

[16th March 1956]

not be taken seriously by the people. Therefore, persons who are always accustomed to keep law and order and co-operate with the Police should appeal to the people and that will have greater effect.

SRI M. NARAYANA KURUP : Is the Hon. Minister aware of the fact that the Communist Party is so impartial in this matter that they published a leaflet charging certain sections of the people with commission of crime and that the High Court itself committed the Secretary of the Walluvanad Communist Party for contempt of court?

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : I am glad for the information and I do not have the information, Sir.

SRI P. K. GOPALAKRISHNAN : On behalf of the Communist Party I want to state that the Communist Party is never wedded to the principle of defiance of law and order. The Communist Party respects the Constitution and wants to work within the framework of the Constitution. But, there may be occasions when certain individuals had to break law and order and they are only exceptions and that the Government, therefore, shall not make defiance of law and order as a general principle adopted by the Communist Party.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM : I hope this policy will be kept in mind and will be implemented also and whatever might have been in the past there will be a different story in the future.

SRI T. C. NARAYANAN NAMBIAR : On a point of personal explanation, Sir, Hon. Member Sri M. Narayana Kurup was quoting an instance in which the High Court convicted one of the Communist Party leaders for contempt of court. May I also draw the attention of the hon. Member to the fact that one of the P.S.P. leaders. . . . was involved

MR. SPEAKER : When the hon. Member rises on a point of personal explanation, the personal explanation must relate to any matter concerning him and not other persons. Therefore, if hon. Member Sri M. Narayana Kurup has referred to anything relating to the hon. Member, he can then rise up on a matter of personal explanation.

Question time is over.

[Note.—An asterisk (*) at the commencement of a speech indicates revision by the Member.]

II.—VOTING ON DEMANDS FOR GRANTS FOR THE YEAR 1956-57—*cont.*

(1) DEMAND VI—MOTOR VEHICLES ACTS ADMINISTRATION.

(2) DEMAND XXXIII—ROAD TRANSPORT SCHEMES—WORKING EXPENSES.

(3) DEMAND XLII—CAPITAL OUTLAY ON ROAD TRANSPORT SCHEMES.

MR. SPEAKER : The Hon. Minister in charge of Religious Endowments and Transport will move Demands VI, XXXIII and XLII.

16th March 1956]

THE HON. SRI B. PARAMESWARAN : Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 10,51,000 under Demand VI—Motor Vehicles Acts Administration.

The Motor Transport Administration in the State has been reorganized with effect from 1st January 1956. The following are the important changes :—

(a) A Member of the Board of Revenue has been appointed as the Transport Commissioner.

(b) The State Transport Authority and the Regional Transport Authorities in the mufassal and in the City of Madras consist of single officials.

(c) Appeals and revisions against the orders of the State Transport Authority and Regional Transport Authority lie to the State Transport Appellate Tribunal, an Officer of the grade of a District Judge.

In order to avoid national wastage, wherever possible, preference is given to extension or variation of the existing bus services, instead of putting additional buses on existing routes. The daily mileage of stage carriages fixed at 160 miles per day has been revised and the maximum has been fixed at 200 miles per day in respect of new stage carriages operating in town services. Stage carriages plying on ghat roads and hilly tracts should not ordinarily be allowed more than 120 miles. The maximum number of public carrier permits fixed for each region has been increased by 25 per cent to meet the increased demand due to the development of villages.

The fleet strength of stage carriages is now taken to be five route buses with a spare bus and the question as to what should be a viable unit is under re-examination.

In order to provide a cheap and quick mode of transport, especially for the convenience of the middle-class people, the number of baby taxis in the City has been increased; and the question of increasing the number of auto-rickshaws with lower-horse power and speed is under examination. The Corporation of Madras has been given an ex-gratia grant of Rs. 1 lakh to improve the traffic arrangements in the Madras City. Local inspections are made and conferences are held by the Officers concerned to consider the measures to be undertaken to reduce traffic congestion and to minimise motor vehicle accidents. The question of fixing a governor to carburettors in lorries and buses with a view to restrict the speed of these vehicles and the question of taking effective measures for enforcing certain rules particularly with a view to prevent dazzle from headlights of motor vehicles are under consideration. The transfer of work relating to registration of motor

[Sri B. Parameswaran] [16th March 1956]

vehicles and licensing of drivers in the mufassal from the District Superintendents of Police to the Regional Transport Officers was completed on 1st April 1955.

With effect from 1st October 1955, only the normal tax under the Madras Motor Vehicles Taxation Act, 1931, and the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Act, 1952, is collected from the buses plying between the Madras and the Andhra States and only one and one-sixth of the tax under the Madras Motor Vehicles Taxation Act, and the normal tax under the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Act, 1952, is collected from lorries plying between the two States. The question of extending this arrangement to other States has been taken up with the Governments concerned. Short-term licences are being issued to transport vehicles plying between the Madras and the Andhra State from 1st July 1955 onwards and the other neighbouring Governments have been addressed as to whether they agree to have a similar arrangement in respect of transport vehicles coming from or going to their States.

The nationalisation of road transport is not covered by this demand; it comes under Demands XXXIII and XLII.

There are two demands relating to the Road Transport Schemes, namely, Demand No. XXXIII relating to Working Expenses and Demand No. XLII relating to Capital Outlay. As the subjects dealt with in both the Demands are allied ones, I suggest that both the Demands may be treated as one Demand for purposes of discussion. Both the demands may however be put to vote separately.

2. Sir, on the recommendation of the Governor, I move that the Government be granted—

(i) a sum not exceeding Rs. 1,24,38,200 under Demand No. XXXIII—Road Transport Schemes Working Expenses; and

(ii) a sum not exceeding Rs. 1,66,89,700 under Demand No. XLII—Capital Outlay on Road Transport Schemes.

3. The working expenses of the Government Bus Service and the Government Transport Central Workshop are covered by Demand No. XXXIII and are adjusted in reduction of the gross receipts, as in the case of Irrigation Works and Electricity Schemes. The expenditure connected with the purchase of buses, lands and buildings, and tools and plant required for the Government Bus Service and the Government Transport Central Workshop is booked under Demand No. XLII.

4. The scheme of nationalization of bus services continued to be confined to Madras City during the 8th year of its existence. A few buses of the Government Bus Service in the City are however being operated on some suburban and mufassal routes as in previous years, in addition to the week-end excursion specials to Mahabalipuram.

6th March 1956] [Sri B. Parameswaran]

5. The objective of the Government Bus Service is to provide convenient transport in the City at reasonable rates of fares, and to maintain the requisite number of buses for the purpose. In order to devote more attention to the needs of traffic, etc., the nationalization branch was reconstituted in June 1955 as a separate and independent department from that of the regular Transport department and placed under the charge of a full time officer styled as Director of Government Transport. As observed by certain members on the floor of this House during the general discussion of the budget, this change has proved very effective.

6. In spite of the very heavy strain that continued since the stoppage of the tramway services in 1953 and the difficulty in getting as many new vehicles of the approved standard types as possible being put on the road, the Organization was able not only to maintain an uninterrupted flow of services throughout the City but to augment the services wherever necessary. Many of the vehicles have far outlived their full stretch of life but they have had to be kept on for want of new vehicles to replace them. This required considerable care and attention on the maintenance side and the department stood up to the strain. This really is commendable.

7. During the year 1955-56, 30 medium diesel vehicles and 50 heavy diesel vehicles were purchased out of which all the 30 medium diesels and four of the heavy diesels have so far been put on the road. The bodies on the remaining chassis are being constructed at the Government Transport Central Workshop at Chromepet and are expected to be on the road as and when they are ready during the year 1956.

8. The fleet strength as on 31st March 1955 was 402 which has been increased to 420. A further programme for acquiring 100 medium vehicles and 40 heavy diesel vehicles to replace 140 old vehicles has been drawn up and necessary arrangements are being made to acquire these vehicles. Special steps are being taken to have the bodies constructed on these buses as quickly as possible. A total provision of Rs. 67 lakhs has been made in the Budget for 1956-57 for purchase of these new buses. When these buses are put on the road the traffic position will be considerably eased.

9. Hon. Members will remember that during this time last year I indicated the constitution of a Committee to suggest ways and means to tackle the traffic congestion in Madras City. Subsequently the question of constituting a Committee for the purpose was dropped but the Government invited some leading experts in the field of Road Transport at a Conference for discussing the question of improvements to the working of the Government Bus Service. I am happy to say that the experts gave valuable advice in the matter. The important recommendations made by them are—

Immediate replacement of worn-out buses,

[Sri B. Parameswaran] [16th March 1956]

opening of 3 new depots in different areas in Madras City for parking and servicing of vehicles at night,

carrying out of major repairs in City depots,

adequate storing of 'floating stocks of spare parts',

introduction of a system of flat rate as is obtaining in Bombay,

strengthening of the technical staff by employment of more Assistant Engineers and Foremen,

appointment of a separate Engineer to test the repaired vehicles for soundness before putting them on the road,

installation of telephone at each terminal,

permanent allotment of drivers to particular vehicles,

issue of tickets at terminal points by stand conductors, etc.

The recommendations are being examined.

10. Cordial relationship continued between the management and the labour during the year. The system of grant of a bonus of Rs. 5 and Rs. 3 each per mensem to drivers and conductors respectively for good work and conduct has been working satisfactorily. The question of making the Government Bus Service permanent has been agitating the minds of some Members. I may tell them that this question will be taken up immediately after statutory service rules which are under preparation for the various posts in the Organization are finalized.

11. The intensity of traffic on each route and the alignments of the routes themselves are being constantly studied, and improvements are effected where necessary on the advice of the City Transport Advisory Committee, which I am happy to say, has been functioning very satisfactorily. The members of the Committee bring criticisms to the notice of the authorities and offer very valuable suggestions for improvements.

12. The Government Transport Central Workshop which functions as an auxilliary to the Government Bus Service has been built up into an organized one on modern lines with up-to-date machinery and tools and plant. It has a labour complement of over 500 men.

13. To deal with peak-hour traffic, steps have been taken by the authorities concerned to place emergency buses at "strategic points" to clear heavy rush of passengers. This is in addition to the basic services in those areas. Further for better traffic arrangements the City has been divided into two zones with the Cooum as the dividing line, each area being placed under the charge of a Traffic Superintendent with necessary supervisory staff under each of them. With these measures which go to increase the efficiency of service to the travelling public I am confident that the Government Bus Service will give a very good account of itself in the coming years.

16th March 1956]

MR. SPEAKER : Motion moved—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 10,51,000 under Demand VI—Motor Vehicles Acts Administration ;

“ That, the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,24,38,200 under Demand XXXIII—Road Transport Schemes —Working Expenses.

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,66,89,700 under Demand XLII—Capital outlay on Road Transport Schemes.”

SRI S. RAMALINGAM : I move—

“ That the allotment of Rs. 10,51,000 under Demand VI – Motor Vehicles Acts Administration be reduced by Rs. 100.”

SRI K. VINAYAKAM : Sir, I move the cut motion standing in my name, namely,

“ That the allotment of Rs. 1,24,38,200 under Demand XXXIII—Road Transport Schemes—Working Expenses be reduced by Rs. 100.”

SRI A. RATNAM : Sir, I move the cut motion standing in my name, namely—

“ That the allotment of Rs. 1,66,89,700 under Demand XLII—Capital Outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100 ”.

MR. SPEAKER : Cut motions moved—

“ That the allotment of Rs. 10,51,000 under Demand VI—Motor Vehicles Acts Administration be reduced by Rs. 100.”

“ That the allotment of Rs. 1,24,38,200 under Demand XXXIII—Road Transport Schemes—Working Expenses be reduced by Rs. 100.”

“ That the allotment of Rs. 1,66,89,700 under Demand XLII —Capital Outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100.”

The Demands and the cut motions are now before the House for discussion.

SRI C. KANDASAMY : சபாநாயகர் அவர்களே ! இந்த மான் யத்தின்மீது இருக்கக்கூடிய வெட்டுப் பிரேரணைகளை ஆதரித்து சில வார்த்தை களை சொல்வதற்கு எழுந்து நிற்கிறேன். இன்றையதினம் மோட்டார் போக்குவரத்தில் பொதுவாகவே இந்த ராஜ்யத்திலும், குறிப்பாக இந்த நகரத்திலும் ஒரு நெருக்கடி இருக்கிறது என்பது மந்திரி அவர்களுடைய பேச்சிலிருந்தே தெரியவரும். இதை யாரும் மறுக்கமுடியாது.

இன்றையதினம் குறிப்பாக எனது தஞ்சாவூர் ஜில்லாவிலிருக்கக்கூடிய பஸ் போக்குவரத்து நிலைமையைப்பற்றி சில வார்த்தைகளை சொல்ல விரும்பு கிறேன். தஞ்சாவூர் ஜில்லாவில் பஸ் போக்குவரத்து அநேகமாக 3 அல்லது 4 கம்பெனிகளிடம்தான் பெரும்பாலும் ஒப்படைக்கப்பட்டிருக்கிறது. பெரிய

[Sri C. Kandasamy] [16th March 1956]

கம்பெனிகளிடம் இருப்பது தவறு என்று சொல்லவில்லை. ஆனால், அதை சரியான முறையில் நிர்வகிக்கவில்லை என்பதை கண்கூடாக பார்க்க முடியும். எங்கு போய் பார்க்காலும், தஞ்சாவூர் ஜில்லாவில், பஸ் பிரயாணிகள் தங்குவதற்கு வசதியான இடங்கள் கிடையாது. டிக்கட் பெற்று காலாகாலத்தில் பஸ்விலி செல்லமுடியாது. தஞ்சை ஜில்லாவில் எந்த பெரிய இடத்திலும் பஸ் நிலையங்கள் சரியாக அமைக்கப்படவில்லை என்பதை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்கு கொண்டுவர விரும்புகிறேன். சிலவிடங்களில் பஸ் எப்பொழுது புறப்படுகிறது என்று அறிவிக்கும் அட்டவணைகூட தொங்கவிடப்படாமல் இருக்கிறது. இந்தமாதிரி பிரச்சனை என் கவனிக்கப்படாமல் இருக்கிறது என்பதைத்தான் புரிந்துகொள்ள முடிய வில்லை. திருத்துறைப்பூண்டி போன்ற இடங்களில் அட்டவணை தொங்கப் படவில்லை. அங்கு பஸ்கள் காலாகாலத்திற்கு போவதை கிடையாது. கால் மணி முன்னாலோ அல்லது அரைமணி, ஒரு மணி நேரங்கழித்தோ பஸ் செல்கிறது. சில சமயங்களில் ஒரு டிரிப்கூட பஸ் போகாமல் இருந்து விடுகிறது. பஸ் பிரயாணிகள் மரியாதையோடு நடத்தப்படுவதில்லை. ஆகவே இதையெல்லாம் கவனித்து தகுந்த ஏற்பாடுகள் செய்யவேண்டும்.

பெட்ரோல் பஞ்சம் இல்லாத இந்த காலத்திலும்கூட ஒரு மைலுக்கு 7½ பைசா வாங்கியும்கூட 'சார்கோல்' பஸ்கள் ஓடுவது ஏன் என்று எனக்கு புரியவில்லை. தஞ்சை ஜில்லாவில் இன்னும் சில பஸ்களை 'சார்கோல்' பஸ்களாக வைத்துக்கொண்டு பிரயாணிகளின் பிரச்சனை வாங்கிக் கொண்டிருக்கக்கூடிய நிலைமையைத்தான் நாம் பார்க்கிறோம். அங்குள்ள பஸ்களுக்கு சீட்டுகள் (seats) எல்லாம் மோசமாக இருக்கிறது. ஸ்ரீ ராம விலாஸ் பஸ் சர்வீஸ் பஸ்களில்கூட இன்னும் தோல் சீட்டுகள் இருக்கின்றன. நல்ல சீட்டுகள் எல்லாம் கிடைக்கும்பொழுது, மாக்கட்டை மாதிரி 20 வருஷங்களுக்கு முன்பு இருக்கக்கூடிய தோல் சீட்டை வைத்துக் கொண்டு ஜனங்களுக்கு அவதியை கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த பஸ்களை 'check' பண்ணக்கூடிய பிரேக் இன்ஸ்பெக்டர்கள் இவைகள் ஒழுங்காக இருக்கின்றனவா என்று பார்க்கிறார்களா என்று புரிய வில்லை. ஆகவே, இந்தமாதிரி பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருப்பவர்கள் மீது பிரேக் இன்ஸ்பெக்டர்கள் கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். மந்திரி அவர்களும், ஆங்காங்கு சுற்றுப்பிராயணம் செய்யும்பொழுது இவைகளையெல்லாம் கவனித்து, பஸ்கள் ஒழுங்காக ஓடுகின்றனவா, பிரயாணிகளுக்குசவுகரியங்கள் செய்துகொடுக்கப்படுகின்றனவா என்பதை பார்க்கும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக இன்றையதினம் பஸ்களில் அதிகப்படியாக ஆட்களை ஏற்றுவது என்ற நிலைமை இருந்து வருகிறது. இது ஒழுங்காகக் கவனிக்கப்படவில்லை. மொபசில் பஸ்களிலே, கிராமங்களுக்கு வரக்கூடிய பஸ்களிலே, ஜில்லாக்களின் முக்கிய இடங்களுக்கு போகக்கூடிய பஸ்களிலே இந்த நிலைமை இருந்துகொண்டு இருக்கிறது. ஏதோ அப்போதைக்கப் போது டிரைவர்களையும், கண்டக்டர்களையும் சார்ஜ் செய்துகொண்டு வந்தாலும்கூட இது நடந்துகொண்டதான் இருக்கிறது. இது முதலாளிகளின் ஒத்துழைப்பு இல்லாமல், அவர்களுடைய கடனை இல்லாமல், அவர்களிடம் இருக்கக்கூடிய டிரைவர்களும், கண்டக்டர்களும் மாத்திரம் செய்யக் கூடியதல்ல. ஆகவே இந்தமாதிரி செய்யக்கூடிய நேரத்தில் பஸ் முதலாளிகள் பேரிலேயும் நடவடிக்கை எடுத்தால்தான் பஸ்களில் அதிகப் படியான ஆட்களை ஏற்றுவது குறைந்து, ஆபத்துகள் குறைக்கப்பட்டு, அதனால் பஸ் பிரயாணிகளுக்கு ஓரளவு சவுகரியம் இருக்கும். இப்பொழுது கண்டக்டர்களும், டிரைவர்களும் தான் பலவிதமாக தண்டிக்கப்படுகிறார்கள். போலீஸ்காரர்கள் அவர்களுடைய லைசென்சை பிடுங்கிக்கொள்கிறார்கள். முதலாளிகள் அவர்களை வேலையிலிருந்து நீக்கிவிடுகிறார்கள். அவர்களுக்கு கோர்ட்டிலே வேறு தண்டனை விதிக்கப்படுகிறது. ஆகவே, பஸ்களில் குறிப்பிட்ட எண்ணிக்கைக்குமேல் பிரயாணிகளை ஏற்றக்கூடாது என்பதற்கு முதலாளிகள்தான் பொறுப்பானி என்பதற்கு சட்டங்கள் இருக்க வேண்டும். இப்பொழுது போலீஸ்காரர்கள், மேஜிஸ்ட்ரேட்டுகள் போன்ற

16th March 1956] [Sri C. Kandasamy]

வர்களுள்ளும் பிடிக்கலாம் என்று இருக்கிறது. ஆகவே யார் வேண்டுமானாலும் பிடிக்கலாம் என்ற நிலைமை மாறவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக தஞ்சை ஜில்லாவையோ, மற்ற ஜில்லாக்களையோ எடுத்துக் கொண்டால் 2 மைல், 3 மைல் பிரயாணம் பஸ்களில் செய்யவேண்டுமென்றால் 5 அணு கொடுக்கவேண்டி இருக்கிறது. ஒரு குறைந்த பட்ச அளவு நிர்ணயிக்கப்படவேண்டும் என்பதில் ஆட்சேபனை இல்லை. ஆனால், அது இரண்டு அணுவுக்கு அதிகமாக இருக்கக்கூடாது என்று நினைக்கிறேன், ஆகவே இந்த 5 அணுவை 2 அணுவாக குறைக்க தக்க நடவடிக்கைகள் எடுத்துக்கொள்வதுதான் நீதியானது என்பதை மந்திரி அவர்களுக்கு குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்தவரையில் கட்டந்த இரண்டு, மூன்று ஆண்டுகளாகவே பஸ்ஸுக்காக நண்டேராம் துவம் கிடக்கவேண்டியிருக்கிறது. இதிலே இருக்கக்கூடிய கஷ்டம் மந்திரி அவர்களுக்கு தெரியாதது அல்ல. அதற்கு அதிக பஸ்கள் வாங்குவது மட்டும் போதாது. இதை கொஞ்சம் ஆழ்ந்து சிந்திக்கவேண்டும். அரசாங்கம் தொழில்களை தேசிய மயமாக்கவேண்டும் என்கின்ற நோத்தில், பஸ் போக்குவரத்தும், அரசாங்கத்தின் போக்கும் எப்படி இருக்கிறது என்றால் அரசாங்கத்தின் தேசிய மயமாக்கவேண்டும் என்ற கொள்கைக்கு எதிரான மனப்போக்கை ஜனங்களுக்கு உண்டாக்குகின்ற நிலைமையில்தான் இருக்கிறது. தேசியமயமாக்கும் திட்டத்திற்கு எதிராக பிரசாரம் செய்வதற்கு ஒரு கிலுக்கு அனு கூலமாக இருக்கிறது இந்த கிட்டி பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் நிலைமை. ரூ. 60 லட்சம், ரூ. 70 லட்சம் போட்டு சுமார் 500, 600 பஸ்கள் வைத்திருக்கக்கூடிய அரசாங்கத்தின் body building workshop'-ல் சிறு முதலாளிகள்கூட இங்குதான் body கட்டவேண்டும் என்று கட்டுப்படுத்தக்கூடிய அளவிற்கு நடத்த முடியும். ஆனால், அதற்கு நேர்மாறாக இவர்கள் போய் சிம்ஸன் கம்பெனிக்கும் T.V.S. கம்பெனிக்கும் பணம் கொடுத்து body கட்டுகிறார்கள் என்பதைக் கண்டு வருத்தப்படாமல் இருக்கமுடியாது. குறிப்பாக இந்த இனத்தில் கோரக்கூடிய மான்யத்தை சபை எதிர்ப்பது கிடையாது. இதற்கு அதிகமாகக்கூட ஒதுக்க சபையில் இருப்பவர்கள் தயாராக இருக்கிறார்கள். ஆகவே இப்பொழுது இதை எதிர்ப்பதற்கு காரணம் நிர்வாக ஊழலும், கண்காணிக்க முடியாத நிலைமையில் உள்ளவர்களிடம் நிர்வாகத்தை ஒப்படைத்தும் இருப்பதுதான்.

இரண்டு மூன்று நாளைக்கு முன்பு 16-ம் நெம்பர் பஸ்ஸுக்கு ஜனங்கள் காத்துக்கொண்டிருந்தார்கள். நாற்பத்தைந்து நிமிஷத்திற்கு ஒரு முறை பஸ் வருகிறது. அவர்களுக்கு அதுமாதிரி 3 பஸ்களுக்கு இடம் கிடைக்கவில்லை. ஒரு பர்லாங் நீளத்திற்கு ஜனங்கள் நின்றொண்டிருக்கிறார்கள். அப்பொழுது அவர்களுக்கு 3 பஸ்களிலும் இடம் கிடைக்கவில்லை என்றால் எவ்வளவு கஷ்டம் என்று மந்திரி அவர்கள் சிந்திக்கவேண்டும். ஆகவே, இதை சரிப்படுத்துவதற்கும், மாகாணம் பூராவும் உள்ள சிறு முதலாளிகளையும் கட்டுப்படுத்துவதற்கும் தகுந்த ஒரு பெரிய workshop-ஐ நிர்வகிப்பதற்கு தகுந்த சிப்பந்திகளும் அவசியம்.

இன்றையதினம் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டிலே இருக்கக்கூடிய ஊழல்களை யெல்லாம் மேலேழுந்த வாரியாகத்தான் பேசமுடிகிறது. ஆகவே, இந்த சபை அங்கத்தினர்கள் பஸ் வொர்க்ஷாப்பையும், தலைமைக் காரியாலயத்தையும் போய் பார்ப்பதற்கு வசதிகளை செய்து கொடுக்கவேண்டும். சபையின் அங்கத்தினர்களைக்கொண்ட ஒரு கமிட்டியை போட்டு பஸ் போக்குவரத்து சம்பந்தமான தேவைகளையும், அபிப்பிராயத்தையும் சொல்லி சிபார்சுகளை செய்து, மாற்றம் ஏற்படுத்தும் ஏற்பாடுகள் செய்தால் அது மிகவும் நன்மையாக இருக்கும். மந்திரி அவர்களுக்கும் இது உதவிகரமாய் இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

[Sri C. Kandasamy]

[16th March 1956]

10-40
p.m.

அடுத்தபடியாக, இந்த பஸ் போக்குவரத்து இலாகாவில் நிறைய ஆட்கள் உத்தியோகத்திற்குச் சேர்த்துக்கொள்ளப்படுகிறார்கள். கண்டக்டர் வேலை, டிரைவர் வேலை, இன்ஸ்பெக்டர் வேலை முதலிய எத்தனையோ வேலைகள் இருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. அந்த வேலைகளுக்கெல்லாம் ஆட்கள் நியமிக்கப்படுகிறார்கள். இவைகளுக்கு நியமிக்கப்படும் ஆட்களைத் தெரிந்தெடுக்கும்போது அவர்களை எந்த அடிப்படையில் எடுக்கிறார்கள் என்பது தெரியவில்லை. நல்ல தேர்ச்சியை அடிப்படையாகக் கொண்டு இவர்களைத் தெரிந்தெடுக்கிறார்களா என்பது தெரியவில்லை. சின்னஞ்சிறு பையன்களை கண்டக்டர்களாகப் போட்டிருக்கிறார்கள். நான் பார்த்திருக்கிறேன்; இவர்கள் டிக்கட் கிழித்துக்கொடுப்பதற்கு வெகுநேரம் ஆகிறது. இதன் காரணமாக ஓரிடத்திலிருந்து இன்னொரு இடத்திற்கு 30 நிமிஷங்களில் போய்ச் சேரக்கூடிய ஒரு பஸ் 1½ மணி நேரத்தில் போய்ச்சேருகிறது. நான் அந்த பையன்களை (கண்டக்டர்களை) இதுபற்றிக் கேட்டால், அவர்கள் 'நான் புதுசு, ஸார்' என்று சொல்கிறார்கள்; அவர்களைப் பார்ப்பதற்குப் பரிதாபமாக இருக்கிறது. ஆகவே பஸ் போக்குவரத்து இலாகாவில் ஒரு நல்ல நிர்வாக இயந்திரத்தைச் சிருஷ்டிக்கவேண்டும். நிர்வாகத்தில் ஊழல் இருக்கிறது என்று மக்களிடையே இருக்கும் அபிப்பிராயத்தைப் போக்கவேண்டும். நகரத்தில் (City) பஸ்ஸுக்காக வெகுநேரம் காத்து கொண்டிருக்கக்கூடிய இடங்களில் தகுந்த பெஞ்ச்கள் போடவேண்டும்; அந்த இடங்களில் வெகு நேரமாகக் காத்தகொண்டிருப்பவர்களுக்கு தாகம் ஏற்பட்டால் தாகத்தைத் தீர்த்துக்கொள்வதற்காக தண்ணீர் பானைகள் வைக்கவேண்டும். பஸ் இடங்களில் இப்போது வெயிலில் நிற்பது மிகவும் துர்ப்பாக்கியமாக இருக்கிறது.

பஸ்ஸுக்காக வெகு நேரம் காத்துக்கொண்டிருப்பது ஜனங்களுக்கு ஒரு பெரிய இடைஞ்சலாக இருக்கிறது; பஸ் வேலைகளுக்கு இடைஞ்சல்கள் ஏற்படுகின்றன. பேசி பாக்கவிகளை உபயோகப்படுத்துவதை இன்னும் விஸ்தரிப்பதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன என்று கனம் மந்திரி அவர்கள் சொன்னார்கள். இதனால் பஸ் நெருக்கடி உண்மையிலேயே ஓரளவு குறையும். மேலும், ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களில் மீட்டரை மாற்றி வைப்பதற்கு ஏற்பாடுசெய்யவேண்டும். ஆட்டோ ரிக்ஷாவில் எந்த இடத்திற்குப் போனாலும் தகராறு ஏற்படக்கூடிய நிலைமைதான் இப்போது இருக்கிறது. போகவேண்டிய இடத்திற்குப் போனதும் ஆட்டோ ரிக்ஷாவை விட்டு இறங்கியவுடன், பணத்தைக் கொடுத்துவிட்டு 'கப் சிப்' என்று போகக்கூடிய நிலைமை இன்று இல்லை. ஆகவே ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களில் மீட்டரை சரியான முறையில் மாற்றியமைப்பதற்கு ஏற்பாடுசெய்யவேண்டும். பேசி பாக்கவிகளையும், ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களையும் எந்த அளவுக்கு அதிகப் படுத்துகிறோமோ, அந்த அளவுக்கு பஸ் நெருக்கடியைக் குறைக்க முடியும்.

மேலும், நகர (City) பஸ் போக்குவரத்து சம்பந்தமாக, நகரஜனங்கள் 'சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்து நிர்வாகத்தில் ஊழல் மலிந்து கிடக்கிறது' என்று பேசிக்கொள்வதைக் கணக்கில் எடுத்துக்கொண்டு, இந்தக் குறைகளை நீக்குவதற்காக நான் முன்பு கூறியதுபோல் இந்த சபையிலுள்ள சில மெம்பர்களைக்கொண்ட ஒரு கமிட்டியை நியமிக்கவேண்டும். ஒரு அட்வைஸரி கமிட்டி இப்போது இருந்து கொண்டிருக்கலாம், இந்த சபையிலுள்ள சில மெம்பர்களும் அதில் அங்கத்தினர்களாக இருக்கலாம்; இருந்தாலும் சில குறைகளைப்பற்றி ஆராய்ச்சி செய்து அவைகளைத் தீர்ப்பதற்காக நான் கூறிய மாதிரி ஒரு கமிட்டியை நியமிக்கவேண்டும். தலைமைக் காரியாலயங்கள், பாக்கடிகள் முதலிய எல்லா இடங்களிலும் குறைகளைப்பற்றி ஆராய்ச்சி செய்து, நிர்வாக இயந்திரத்தைத் திருத்தியமைப்பதற்கு யோசனைகள் கூறுவதற்காக, இந்த சபையிலுள்ள சில மெம்பர்களைக் கொண்ட ஒரு கமிட்டியை அமைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

16th March 1956] [Sri C. Kandasamy]

இன்னொரு விஷயம் சொல்ல விரும்புகிறேன். பெரிய பஸ்கள் வாங்குவதில் நிறையப் பணம் செலவாகிறது. Shuttle பஸ்களை வாங்கவேண்டுமென்று நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒரு பெரிய பஸ் வாங்குவதற்குத் தேவைப்படும் பணத்திற்கு நான்கு shuttle பஸ்களை வாங்க முடியும். நுறு பெரிய பஸ்களை வாங்குவதற்குப் பதிலாக 200 அல்லது 300 சிறிய பஸ்களை வாங்குவது நல்லது. அப்படிச் செய்தால் பஸ் போக்குவரத்து நிலைமை அபிவிருத்தியடையும்; பஸ் ஸ்டாப்புகளில் பிரயாணிகள் அதிக நேரம் காத்துக்கொண்டிருக்கவேண்டிய அவசியம் ஏற்படாது; ஆபீஸுக்குப் போகக்கூடியவர்கள் காலாகாலத்தில் ஆபீஸுக்குப் போகலாம். பெரிய பஸ்கள், 100 அல்லது 150 பிரயாணிகளை ஏற்றிக் கொண்டு, ஒரு மணி நேரத்தில் போய்ச் சேரக்கூடிய இடத்திற்கு இரண்டு மணி நேரத்தில் போகின்றன. பெரிய பஸ்களையே வைத்துக்கொள்வதானால், அவைகளில் இரண்டு கண்டக்டர்களைப்போடவேண்டும். அப்படிச் செய்வதற்கு பதிலாக சிறிய பஸ்களை அதிகரிப்பதன் மூலம் தான் இன்றையப் போக்குவரத்து நிலைமைகளைச் சமாளிக்கமுடியும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆபீஸ்களுக்குக் போகக்கூடிய ஜனங்களும், மற்றவர்களும் பஸ் போக்குவரத்திலுள்ள காலதாமதத்தைப் பற்றிப் பேசிக்கொள்ளும் பேச்சைக் கணக்கில் எடுத்துக்கொண்டு, அவர்களுடைய அபிப்பிராயத்தை மாற்றுவதன் பெருமூலம், குறித்த காலத்தில் பஸ்களை விடுவதற்கான தக்க நடவடிக்கைகளை எடுக்கவேண்டுமென்று கனம் மந்திரி அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு, வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரிக்கும் என்னுடைய பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* SRI V. K. RAMASWAMI MUDALIAR: Mr. Speaker, Sir, I would like to make a few observations even though I propose to support the motion for Grant. With regard to the bus transport, there are so many things to be said. But, I can touch only very few important points.

Regarding the grant of variations in bus routes in different parts of the State, there has been such a lot of complaint from the public. They even go to the extent of saying that there has been a complete distribution of patronage. They say that the Government give variations only to certain operators whereas the applications from others are rejected. There should be a clear cut policy of the Government and they should on no account give variation to any of the operators. If at all they apply for variation, it should be treated as new route. Supposing an operator plying from here to Tambaram wants a variation up to Chingleput, the trips are reduced and to that extent, the travelling public are put to a lot of inconvenience. Therefore, if a man applies for Madras-Chingleput route it should be considered as a new route and all the formalities have to be gone through before sanctioning route and if there are a dozen operators plying on that route, we cannot sanction variation only for a particular individual in that route. That is the submission I want to make. I hope the Government will take serious note of this. Because, recently the Madras High Court have passed severe strictures condemning the grant of variation in routes and the patronage shown to certain persons. I hope the Government will take note of this. If at all any variation is to be given, it should be given only for short routes.

Then, Sir, regarding the granting of bus permits, I would like to state there should be a clear cut policy. They said at one time that only big operators will have to be encouraged and newcomers

[Sri V. K. Ramaswami Mudaliar] [16th March 1956]

will not be allowed to come into the field. Now, Sir, new entrants have also come. Again, Government say that there are only two or three operators and so they should be given more routes so that they can have workshops, more mechanics and all that. I do not know what policy the Government are pursuing in this regard. Therefore, I would request Government to lay down a clear cut policy.

Sir, the Government have appointed an advisory committee which is only advisory. It is not in any way permitted to sanction routes. Why not the Government revert to the old system of having the District Board President, the District Superintendent of Police and the Collector in the committee? Even then, there are two officials in the committee. I do not know what prompted the Government to change from the old system. I would request the Government to revert to the old system.

In so many routes, we find congestion. The Regional Transport Officers may be requested to watch the congestion in each and every line and they must be permitted to give fresh permits in places where there is congestion.

With regard to the collection of surcharge, Sir, a very heavy penalty is being collected from the operators, I understand. If, by any chance, they did not pay within two or three days after the due date, they are very heavily fined. I am told that most of the operators are hard hit. Recently, our Government have decided to enhance the tax on diesel oil from $1\frac{1}{2}$ annas to 4 annas and the Central Government have levied 4 annas and in addition to that the company in their turn, have enhanced the price of diesel oil. One operator told me that for each bus, he is now standing to lose to the extent of over Rs. 1,000 by way of extra cost. In addition, he should not be made to bear a very heavy penalty. The operators should be given time to pay the surcharge.

Then, Sir, I am told that owners' permits are cancelled for the fault of conductors and drivers. Suppose a Minister goes to a certain place and he halts there, and the driver, while bringing back the car meets with an accident. Then, does it mean that the Minister should be taken to task? Therefore, if a conductor or driver is at fault, the owner should not be taken to task.

Sir, the appellate authority is now the Administrator-General and he is only a part-time officer. There must be a full-time officer to look into all these appeal questions. Suppose he has got some urgent cases to attend to in the High Court, the operators complain that they cannot get "stay" orders against the orders of the Regional Transport Officer. Therefore, Sir, a full-time officer must be appointed and he must be independently disposing of the cases. With these words, Sir, I support the Demand.

10-50
a.m.

* SRI L. C. PAIS : Mr. Speaker, I am supporting the Demand, but with a few observations. I would refer in the first place to the permits that are granted by the Road Transport Authority

16th March 1956]

[Sri L. C. Pais]

in the case of new routes and sometimes in the case of old routes where the Road Transport Authority thinks that more vehicles have to be put on the routes. I have myself attended some of those meetings and have also appeared on behalf of some of the parties before the Road Transport Authority. What is it that we find? The Road Transport Authority calls for applications and a number of applications are made. We can roughly put all these applications under three distinct categories. In the first category, we have big operators. By 'big operators', I mean those who are already in the picture and who have a number of buses and who have a number of permits for different routes. These people are also demanding permits for fresh routes. In the second category, there are persons who have not at all been given any permits so far. These people want permits for the first time. In the third category are intermediate persons. They may have one, two, three or four vehicles. What are the instructions and what are the Government Orders in this regard? I am aware of a Government Order which states that people who have less than five vehicles must be enabled and assisted to complete their fleet. But, in actual practice, this is not being done. Suppose there is a person who has got four vehicles, who has already spent a lot of money and who has also got a good workshop and a spare vehicle. We must give him a chance to complete his fleet. We must give him one more vehicle. But, he is not issued a permit. In preference to this man, an entirely new man is selected and he is given the permit. I do not say that it is wrong. But, having regard to the spirit of the Government Order and having regard to the intention of the Government that people having three or four vehicles must be helped to complete the fleet, there is no point in giving the permits to entirely new entrants. The matter requires very careful consideration. I think the idea of the Government is to help old operators to complete their fleet. Those people have represented their case over and over again. If the real idea behind the Government Order is to help them to complete their fleet, why should the Government think of new entrants at all? There has been a lot of grievance in this matter. It has given rise to a lot of complaints. As I said, they have their vehicles, they have their workshop and all that. If the Government were to say on the one hand that it is their intention to help them and at the same time, if they were to encourage entirely new people, it will not be a happy position. There should be no vagueness in the Government Orders and instructions. If they really want to help the existing persons to complete their fleet they must say so definitely in their orders and instructions and must not give room to preferring entirely new people.

Sometimes, due to the faults of the conductors, some of the bus operators have to suffer. They have to suffer under the guise and on the ground of some suspension or some punishment. Such people are relegated to the background. Is it the idea of the Government that these people, who have some punishment to their credit or who might have been suspended, should not at all be

[Sri L. C. Pais]

[16th March 1956]

preferred? My earnest submission to the Government is this. The Government should come forward with Orders and instructions which should be very clear and which could be easily followed and pursued by the Road Transport Authority. When I was present in Mangalore some time back, I found how the Road Transport Authority experienced some difficulty. If the Government come forward with definite instructions and Orders as to how things should be done with regard to enabling people to complete their fleet, a good deal of grievances and complaints in this regard could be avoided.

Sir, the other point which I wish to press is that the district boards and municipalities should be given this right and privilege of running buses. Because, we know that to-day they do not have sufficient funds. But, they have to undertake big welfare schemes such as water-supply and drainage schemes. In respect of all these schemes, the Government want them to contribute a greater part of the amount required and they find it difficult to do this. I would, therefore, request that the district boards, municipalities and panchayats should be given the right and privilege of running bus services. With these few remarks, I support the Demand moved by the Hon. the Minister for Transport.

* SRI K. VINAYAKAM: Mr. Speaker, the bus transport system was nationalized in the City of Madras about eight years ago. In the initial stages, the Government had to encounter innumerable difficulties and tackle quite a number of problems. The Government were new to the endeavour and naturally, in the initial stages, there was dissatisfaction from every side. In addition to this, consequent on the closure of the Tramway Company, the Government had to tackle the increase traffic. Usual complaints—of course they were genuine—were levelled against the Government in the past that the buses did not turn up at regular intervals at the appointed time and there was overcrowding with the result that weak and infirm passenger and women passengers were put to great disadvantage in securing accommodation in the buses. In addition to these, there have been frequent breakdowns and consequent dislocation in the traffic system for the whole day. Another onerous responsibility that the department had to discharge was to relieve the congestion during the peak hour. We do not have enough vehicles. It is a miracle that the buses which were purchased eight years back are working even now. Of course, some buses are being added from time to time. But, most of the buses that were purchased eight years back are still working. That is why I said that it was almost a miracle. The departmental officials have been evincing great interest in rectifying the defects. In the past, there used to be no co-ordination between the administrative staff and the staff on the mechanical side. There were certain defects in the matter of assigning the vehicles to different drivers and in sending relief buses wherever there has been some dislocation due to breakdowns. Those defects are being rectified

16th March 1956]

[Sri K. Vinayakam]

to a great extent. This has become possible, because the Government have taken particular interest in the matter and have appointed officials who could tackle this problem properly and efficiently.

I have been given to understand that even though there is a good amount of money at the disposal of the Government, purchase of vehicles is a stumbling block in our way. The vehicles are assigned to us by the Central Government. It is the India Government that allot so many vehicles for every State. The State Governments import through them with the result that our quota is minimised. Even with regard to the very little quota that is available at our disposal, when we place orders with foreign exporters they do not stick to the time schedule in the matter of supply because some of the manufacturers with whom we have contact are interested in manufacturing ammunition and things like that; I suggest that the Government of Madras should approach the Central Government to give us an opportunity of directly dealing with the exporters in the foreign countries to purchase our vehicles. Now that we are tacked on to this allotment system, we are not in a position to get the vehicles that we want. The Government have got a good proposal of importing about 140 vehicles as adumbrated in the Budget Speech of the Hon. Finance Minister. Sir, if the vehicles are imported in sufficiently large number, the traffic problems would be easily solved in the State of Madras.

11
a.m.

Intermediate passengers are put to great difficulty of not getting accommodation in the vehicles. Now the traffic inspectors and supervisors, instead of wasting their time, have been allotted to the different stands in the City of Madras and people are now beginning to say a good word about the system. In the evenings we find inspectors regulating the traffic at the various bus-stops and sometimes they use their discretion and divert the buses to a more useful purpose. This kind of improvement is praiseworthy.

I might suggest that to better this system, allotment of permanent drivers to the vehicles has got to be observed. What happens now is, a particular driver who notices some defects in the vehicle informs the mechanical branch about the defects when he leaves the vehicle in the depot. When he comes back in the morning to take the same vehicle he knows where exactly the shoe pinches. But after the defect is rectified he can have an easy job of the vehicle. But what happens is, the drivers are frequently changed with the result that a new driver is not in a position to tackle the bus properly. This should be rectified.

Sir, the Government have been pleased to appoint an Honorary Director. I believe one Mr. Devasahayam, retired Inspector-General of Police and he is evincing great interest. After his coming into office I find that the system is very much improving. People are now beginning to say that they find good improvement

[Sri K. Vinayakam]

[16th March 1956]

in the working of the Bus Transport System in Madras. The Government must pursue the improvements on these lines. The moment they import the new chassis, our problems could be solved.

It is only to reiterate these points I have moved a cut motion and the Hon. Minister should not run away with an impression that I am against the grant for this Demand.

* SRI M. NARAYANA KURUP: Mr. Speaker, Sir, so long as there is the possibility of concentration of big enterprises in the hands of the monopolists, we cannot have a socialistic pattern because along with economic power social inequalities grow. Now with regard to transport, there is the question of efficiency and capacity to run buses and it is in this connection that the Government have been changing their policy with regard to the number of buses in a fleet so that they might give opportunities to others. Therefore, this is one of the department in which a certain amount of big business is necessary and the point for consideration is how that can fit in with our idea of reducing inequality of income.

Now, I would suggest, as one of the previous speakers has already referred to, that the remedy lies in the municipalisation of transport services. It is well-known that our local bodies now-a-days have to spend more and more, but their resources are very limited. It is not enough that the Government allow municipalities and district boards or other local organization to run the transport business. The Government must pursue it as a policy. They must set up an organization so that the local bodies are enabled by financial help, technical advice and otherwise to run these bus transport. Then only the usual complaint levelled against the monopoly system may be averted. It has been our experience that in spite of the provisions made by the Government, the bus transport is more or less a monopoly in the hands of big persons. Irrespective of convenience of passengers, if one big owner gets into a route, he sees that no other man plies another bus in that route and that is the complaint which has been very often levelled. Therefore, the Government must see that other competitors are given permits to run buses in routes where a system of monopoly exists so that the abuse may be reduced.

Another thing to which I wish to refer is the overcrowding in buses. Not only people overcrowd in buses, but goods are also heaped on buses even to the extent of endangering the life of the occupants. But no action has been taken in this regard. Government must, therefore, see to it that they do not transgress the limits.

Then, we have in cities the city bus services. But the suburban people are in a very difficult position. People residing five or six miles away from the City have to depend for many things on the cities and towns, but their communication facilities are very limited. The town buses do not go to them and long distance buses coming to the towns are always full by the time they reach this

16th March 1956] [Sri M. Narayana Kurup]

locality. Therefore, the Government must see that while they allow town service to run within the limits of the town, a sort of shuttle service is run to suburban areas to remove the difficulties of people residing within five or six miles from the town.

It has been repeatedly said that the minimum fare of 5 annas should be reduced. When a cut motion to that effect was moved last year, the Hon. Minister said that the members will have encouraging news before they went home. But now one year has lapsed and still it is pending consideration in the department. Sir, as has been suggested, to levy a minimum fare of 5 annas for even one mile or two miles is very excessive. In towns we find the minimum fare is one anna or two annas and the maximum fare is 4 annas. Therefore, this matter requires consideration and the Government must see that it is reduced.

Another point to which I wish to refer is the compensation given to local bodies for the abolition of tolls. It was fixed long ago. The income of the Government has since considerably improved and the local bodies have been demanding an increased quota for their shares. This is a matter which the Government have to consider because the finances of the local bodies are not at all satisfactory.

SRI A. RAMACHANDRA REDDIAR : கனம் சபா 11.10
நாயகர் அவர்களே, இந்த மானியத்தை ஆதரித்து சர்க்காருக்கு சில a.m.

யோசனைகளைச் சொல்ல முன்வந்திருக்கிறேன்; பஸ் பெர்மிட்டுகளை வழங்குப் போது, ஒரே 'ரூட்டில்' monopoly ஆக ஒருவருக்கே பெர்மிட்டுகளைக் கொடுத்துவந்தால் பஸ்கள் சரியாக ஓடுவதில்லை. ஆகவே monopoly ஆக பஸ் பெர்மிட்டுகளைக் கொடுப்பதை சர்க்கார் நிறுத்தி, மற்றவர்களுக்கும் கொடுக்க முன்வரவேண்டும். ஜில்லா போர்டுகளுக்கு நல்ல வருமானம் கிடைக்கச் செய்வதற்காக, குறைந்தது 50 சத விதிகம் பெர்மிட்டுகளையாவது ஜில்லா போர்டுகளுக்கும் பஞ்சாயத்து போர்டுகளுக்கும் கொடுப்பதென்பது சர்க்காருடைய கொள்கையாக இருந்தால், அந்த விதவை ஸ்தாபனங்களுக்கும் நல்ல வருமானம் வரும். அந்த வருமானத்தின் மூலமாக அவைகள் ரோடுகளைச் சீர்படுத்துவதற்கும் சௌகரியம் இருக்குமென்று சர்க்காருக்கு நான் யோசனை கூறுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, நகரத்தில் ஒரே பஸ்களைப்பற்றி குறிப்பாகச் சில விஷயங்களைச் சொல்ல முன்வந்திருக்கிறேன். நகரத்திலே, பிரயாணிகள் பஸ்ஸில் ஏறுவதற்கு முன்னமேயே அவர்களுக்கு டிக்கெட்டுகள் வழங்கப் படவேண்டும். அப்படிக் கொடுத்தால் பஸ் மூலம் சீக்கிரம் பிரயாணம் செய்யமுடியும். குறைந்தது, ஆரம்பத்திலாவது 'புக்கிங் ஆபீஸ்' களை வைத்து எல்லா இடங்களுக்கும் டிக்கெட்டுகள் கொடுக்கவேண்டும். அப் படிச் செய்தால், நிலையில்லாமல் நினைத்த இடங்களில் (stages) கண்டக் டர்களால் பஸ்கள் நிறுத்திவைக்கப்படாமல் இருக்கும்; பஸ்கள் சீக்கிரமாக நகரமுடியும். பஸ்களில் நான் சென்ற 20 நாட்களாகப் பார்த்து வருகிறேன். Ticketless travels அதிகமாக இருந்துகொண்டிருக்கின்றன. இதைத் தடுப்பதற்கான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டதாகத் தெரியவில்லை. யாராவது Checker களைவைத்து ticketless travellers-ஐ கண்டுபிடிப்பதாகத் தெரியவில்லை. இந்த விஷயத்தை சர்க்கார் கவனிக்கவேண்டும். இன்று காலையில் ஒரு பஸ்ஸில் நடந்த ஒரு விஷயத்தைப்பற்றி நான் சொல்கிறேன். ஒருவர் நான் ஏறியிருந்த பஸ்ஸில் ஏறி ஒரு பேப்பரைப் படிக்க ஆரம்பித்தார், கண்டக்டர் 'யாராவது டிக்கட் வாங்கவேண்டுமா?' என்று கேட்டுக்கொண்டேயிருந்தார். அந்த சமயத்தில் பேப்பர் படித்துக் கொண்டிருந்தவர் பேப்பரைப் படித்துக்கொண்டே யிருந்தார். இரண்டு, மூன்று 'ஸ்டேஜ்'கள் தாண்டி, பேப்பரைப் படித்துவிட்டு, அவர் கீழே

[Sri A. Ramachandra Reddiar] [16th March 1956]

இறங்கிவிட்டார். அவர் டிக்கட் வாங்காததைப்பற்றி நான் கண்டக்டரிடம் சொல்லியிருந்தால் எனக்கும் அவருக்கும் சண்டை தான் வந்திருக்கும். அந்த மாதிரியாக ஒன்றும் நடக்கக்கூடாதென்பதற்காக நான் கண்டக்டரிடம் அதைப்பற்றிச் சொல்லவில்லை. ஓரணவுக்கு டிக்கட் வாங்கிக்கொண்டு பஸ்ஸில் ஒரு மூலையில் உட்கார்ந்துகொண்டு, இறங்கவேண்டிய ஸ்டேஜில் இறங்காமலேயே, அந்த ஸ்டேஜைத் தாண்டிச் சென்று, வேறு ஸ்டேஜில் இறங்கும் சிலரை நான் பார்த்திருக்கிறேன். கண்டக்டர், சில குறிப்பிட்ட ஸ்டேஜுகளில் பஸ்ஸை நிறுத்தி, குறிப்பிட்ட கட்டணத்திற்கு டிக்கெட் வாங்கியவர்கள் அங்கே இறங்கவேண்டுமென்று, சொல்கிறார்; அப்படி அவர் சொல்லும்போதும் அங்கே இறங்கவேண்டிய சிலர் இறங்காமலிருப்பதை நான் பார்த்திருக்கிறேன். இவற்றையெல்லாம் சர்க்கார் எப்படி கவனிக்கப்போகிறது என்று தெரியவில்லை. இதை சரியான முறையில் கவனிக்கவேண்டும்.

அடுத்தப்படியாக மாத் பாஸ் கொடுப்பது ஒழிக்கப்படவேண்டும். சில பிரயாணிகள் பாஸ் வைத்திருப்பதாகக் கண்டக்டரிடம் சொல்கிறார்கள். அந்தப் 'பாஸ்' களை வாங்கி கண்டக்டர் அவற்றை perforate செய்ய வேண்டும். கண்டக்டர்கள் 'பாஸ்'களை வாங்கி சரியாகக் perforate செய்வதில்லை. ஆகவே இந்த 'பாஸ்' முறையை ஒழித்துவிடவேண்டுமென்று நான் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

பஸ் போக்குவரத்தில் 'return tickets' வழங்கப்படவேண்டும். உதாரணமாக, மைலாப்பூரிலிருந்து பாரிஸுக்கு கட்டணம் 3½ அணை; மைலாப்பூரிலிருந்து பாரிஸுக்குப் போய்வருவதற்கு 7 அணவுக்கு return ticket வழங்கப்படவேண்டும். அப்படிச் செய்தால், பிரயாணிகளுக்கு மிகவும் சௌகரியமாக இருக்கும்; பஸ்ஸில் டிக்கெட் கொடுப்பதற்குச் செலவழிக்கப்படும் நேரம் குறையும்; பஸ்கள் சீக்கிரம் போய்வந்துகொண்டிருக்கும்.

மேலும், பிரயாணிகள் டிக்கெட்டுகள் வாங்கும்போது கூடுமானவரையில் வேண்டிய சில்லரையை சரியாகக் கொடுக்கவேண்டுமென்று போதிய propaganda செய்யப்படவில்லை. பஸ்ஸில் ஏறி 'பாரிஸுக்குப் போகவேண்டும்' என்று கண்டக்டரிடம் சொல்லி, ரூ. 5-ஐக் கொடுத்தால், 'சில்லரை இல்லை, இறங்கிவிடுங்கள்' என்று கண்டக்டர் சொல்கிறார். ஆகவே பிரயாணிகள் கூடுமானவரையில் சரியாக வேண்டிய சில்லரையைக் கொடுக்கவேண்டுமென்று பிரசாரம் செய்யப்படவேண்டும்.

மேலும், ஆபீஸ் நேரங்களில் ஆபீஸுக்குப் போகிறவர்கள் ரொம்பக் கஷ்டப்படுவதை நான் நன்றாகப் பார்த்திருக்கிறேன். இவர்கள் ஆபீஸுக்குக் குறித்த நேரத்தில் போகமுடியவில்லை. 'specially for officers' என்று இவர்களுக்காகத் தனியாக பஸ்கள் விடுவது நல்லது; அந்த பஸ்களில் ஏற்றிக்கொள்ளவேண்டும். இம்மாதிரிச் செய்தால் ஆபீஸுக்குப் போகிறவர்கள் குறித்த நேரத்தில்தான் போவதற்கு மிகவும் சௌகரியமாக இருக்கும். ஆகவே இந்த யோசனையை கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஸ்ஸிலேயே டிக்கெட்டுகள் கொடுப்பதன் காரணமாக, கண்டக்டர்கள் பஸ்ஸில் எல்லோர் மீதும் உதைத்துக்கொண்டும், இடித்துக்கொண்டும் டிக்கெட்டுகளைக் கொடுக்கவேண்டியிருக்கிறது. பஸ்களை அடிக்கடி பல ஸ்டேஜுகளில் நிறுத்திவைப்பதால் பஸ்கள் ஒரு 'டெர்மினஸ்'லிருந்து இன்னொரு டெர்மினஸுக்கு போவதற்குக் காலதாமதம் ஆகிறது. ஆகவே ஒரு டெர்மினஸிலிருந்து இன்னொரு டெர்மினஸுக்குக் குறித்த நேரத்தில் போய்ச்சேருவதற்கான நடவடிக்கைகளையெல்லாம் எடுக்கவேண்டும்மென்றும் பஸ் போக்குவரத்தை நல்ல முறையில் நடத்தவேண்டுமென்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

11-15
a.m.

SRI A. RATNAM: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியத்தின் மீதுள்ள வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து, சில விஷயங்கள் கூற ஆசைப்படுகிறேன். இப்போது பஸ்களும், லாரிகளும், கார்களும்

16th March 1956]

[Sri A. Ratnam]

செல்கின்றன என்றால், அவைகள் இன்ஷூயூர் செய்யப்பட்டிருந்தால்தான் அரசாங்கத்தில், போலீஸ் சூபரிண்டென்டென்ஸ்டோ அல்லது டெபுடி கமிஷனர் ஆப் போலீஸோ அவைகளுக்காக லைசென்ஸ் வழங்குகிறார்கள். அவர்கள் ரூ. 30 அல்லது ரூ. 50 அல்லது ரூ. 100 அல்லது ரூ. 150—தகுந்த அளவு—லைசென்ஸுக்காகப் பெற்றுக்கொண்டு அவைகளை வழங்குகிறார்கள். கார்களின் சொந்தக்காரர்கள் அவைகளை இன்ஷூயூரன்ஸ் செய்யவேண்டுமென்று சர்க்கார் சொல்கிறார்கள். ஆனால் போலீஸார் தங்கள் கடமையைச் செய்வதில் பின் தங்குகிறார்கள். ஏழைகள் தவறு செய்தாலும் கூட அவர்களுக்கு நட்புடனாக கொடுப்பதற்கு போலீஸ் கமிஷனரோ, மற்ற அதிகாரிகளோ முன்வருவது கிடையாது. கமிஷனர் ஆப் போலீஸுக்குத் தெரிவித்தால் அவர் 'நாங்கள் செய்யவேண்டியதில்லை' என்று தெரிவித்து விடுகிறார். கமிஷனர் ஆப் போலீஸ் அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்கத் தவறிவிடுகிறார்கள். இது சம்பந்தமாகக் கேள்விகள் கேட்டால், 'நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு எங்களுக்கு அக்கறை இருக்கவேண்டியதில்லை; சம்பந்தப்பட்டவர்கள் கொட்டுக்குச் சென்று, சிலை வழக்குபோட்டு நிவாரணம் தேடிக்கொள்ளவேண்டும்' என்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பல முறைகள் இந்தக் கூடியிலே கூறியிருப்பதை நாங்கள் அறிவோம். போலீஸ் கமிஷனர் அவர்கள், இம்மாதிரியான இன்ஷூயூரன்ஸ் திட்டத்தை சர்க்காரே எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறார். மோட்டார் வாகனங்களுக்கு போலீஸ் கமிஷனர் ஆபீசில் வரியைச் செலுத்தும் போது, அவைகள் இன்ஷூயூர் செய்யப்பட்டிருக்கின்றனவா என்பதைச் சரிபார்க்கவேண்டும். இன்ஷூயூரன்ஸ் திட்டத்தை சர்க்கார் ஏற்றுக் கொண்டால் மோட்டார் வாகனங்களில் அடிப்பட்டு யாராவது இறந்தாலும், அவைகளைத் துறந்தாலும், நட்புத்தை கூடு செய்வதற்கும், பணத்தைக் கொடுப்பதற்கும், அடிப்பட்டவர்களுக்கு வைத்திய வசதி செய்வதற்கும் ஏதுவாக இருக்கும். அந்தமாதிரியான முறை இல்லாதிருப்பதால் மோட்டார் வாகனங்களில் அடிப்பட்டவர்களுக்கு வேண்டிய நிவாரணம் உடனடியாகக் கிடைக்காமல் போகிறது.

சென்னையிலேயே ஒரு சம்பவம் எனக்கு ஞாபகத்திற்கு வருகிறது. மூன்று மாதத்திற்கு முன்னால் சென்னையில் ஒரு தொழிலாளி அடிப்பட்டு, ஜெனரல் ஆஸ்பத்திரியில் சிகிச்சை பெற்று வருகின்றார். அந்தத் தொழிலாளிக்கு இன்னும் நட்புடனாக கொடுக்கப்படாமல் சதி செய்யப்பட்டுவருகிறது. ஆகவே, கமிஷனரின் சிபாரிசை ஏற்றுக்கொண்டு, மோட்டார் இன்ஷூயூரன்ஸையும் சர்க்காரே ஏற்றுக்கொண்டால் மோட்டாரினால் ஏற்படும் விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கு நன்மையளிப்பதாக இருக்கும்.

போலீஸ் டிபுடி கமிஷனரிடம் ஈட்கை மெம்பர் போய்ச் சொன்னால் லாரி நெம்பர், லாரி சொந்தக்காரரின் பெயர், விலாசம் போன்ற விவரங்கள் இன்றுவரை கிடைக்கத் தயக்கம் இருக்கிறதென்றால், அதற்குக் காரணம் லஞ்ச லாவண்யம்தான். அந்த அளவிலே சர்க்கார் உத்தியோகஸ்தர்களும், அவர்களுடைய ஆபீஸ்களும் மோசமான நிலையிலே நடந்துகொண்டிருக்கின்றன. ஆங்காங்கே நான் சென்று பார்த்திருக்கிறேன். போலீஸ் டிபுடி கமிஷனரிடம் நான் நேரில் சென்று சில விஷயங்கள் வேண்டுமென்று கேட்டேன். ஒரு லாரி மோதி "ஆக்ஸிடென்ட்" ஏற்பட்டது. அந்த விபத்தில் ஒரு தொழிலாளி அகப்பட்டு, காயமுற்று, மூன்று மாத காலமாக ஆஸ்பத்திரியில் சிகிச்சை பெற்றுவருகிறார். லாரி நம்பரை டிபுடி கமிஷனரிடம் நான் தெரிவித்து, அந்த லாரிக்குச் சொந்தமான நபரின் பெயரும், விலாசமும், அந்த லாரி இன்ஷூயூர் செய்யப்பட்டிருக்கும் கம்பெனியின் பெயரும் வேண்டுமென்று கேட்டேன். ஆனால், அந்த விவரங்கள் எனக்குக் கொடுக்கப்படவில்லை. காரணம் சம்பந்தப்பட்ட குமலக் கிடையாது, லஞ்ச லாவண்யங்கள். மணிக்கணக்கில் காத்துக்கொண்டிருந்துப் பிவரம் கிடைக்கவில்லை. மூன்று மணியிலிருந்து ஐந்து மணி வரையில் நான் அங்கு காத்துக்கிடந்தேன். எந்த அதிகாரியும் சரியான பதில் சொல்லவில்லை. இதுபோல எந்தக் காரியமும் சரிவர செய்வதற்கு இல்லாமல் வேலை நடந்துவருகிறது. பத்து ரூபாய் கட்டவேண்டும், ஒரு ரூபாய் கட்டவேண்டும் என்று சாக்குப் போக்கு சொல்லப்படுகிறதேயொழிய

[Sri A. Ratnam]

[16th March 1956]

காரியங்கள் உடனுக்குடன் செய்யப்படுவது கிடையாது. சட்டசபை மெம்பர்களைக்கூட உதாசீனம் செய்வதாக இருக்கிறது. போலீஸினுடைய அட்டேழியம் என்று சொல்லக்கூடிய ஒரு நிலைமை இருக்கிறது. அந்த நிலைமை மாற்றியமைக்கப்படவேண்டும். மோட்டார் இன்ஷூரன்ஸை தனிப்பட்ட கம்பெனிக்காரர்கள் நடத்துவதைவிட, போலீஸ் கமிஷனர்-சிபார்சு செய்திருப்பதுபோல, சர்க்காரே எடுத்து நடத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

நம்முடைய ராஜ்யத்திலுள்ள பெரிய பெரிய பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட் கம்பெனிகளையெல்லாம் சர்க்காரே எடுத்துக்கொண்டு நடத்தவேண்டும். அப்பொழுதுதான் ஜனங்களுக்குப் போதுமான வசதி ஏற்படும். 25 சத விதிகம் பஸ் ஸ்டாண்டுகளை அதிகப்படுத்தியிருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். ஆனால், போக்குவரத்து வசதிகளை 100-க்கு 100 சத விதிகம் மக்களுக்குச் செய்துகொடுக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

புதிய புதிய பஸ் ஸ்டாண்டுகள் கேட்கும்போது, அந்த பஸ் ஸ்டாண்டுகள் மண் ரோடுகளாகவும், கனிமண் பாதையாகவும் இருக்கின்றன. மழைகாலத்தில் அந்த ரோடுகளில் பஸ் போக வா முடியாமலிருப்பதினால் மூன்று மைல்களுக்கு அப்பால் நின்றுவிடுகிறது. ஜனங்கள் மண்ணிலும் சேற்றிலும் நடந்துபோகவேண்டியிருக்கிறது. அம்மாதிரி சம்பவத்தை நான் நேரில் கண்டிருக்கிறேன். திண்டிவனம் தாலுகாவில் அவனியூர் என்ற இடத்திற்குப் போகிற பஸ் ஸ்டாண்டில் ஏழு மைல் தூரம் மோசமாக இருக்கிறது. மழைகாலத்தில் ஊருக்கு பஸ் போகமுடியாமல் மூன்று மைலுக்கு அப்பாலேயே நின்றுவிடுகிறது. ஆகவே, அந்த ஊருக்குப் போகக்கூடிய ஒரு பஸ் ஸ்டாண்டை உடனடியாகக் கொடுக்கப்படுவதோடு கூட, அந்த ரோடும் சரியாகச் செப்பனிடப்படவேண்டும்.

ட்ரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி கமிட்டியில் ஹரிஜனங்களுக்குப் போதுமான பிரதிநிதித்துவம் கிடையாது. ஹரிஜன வகுப்பைச் சேர்ந்த கண்டக்டர்களுக்கும் டிரைவர்களுக்கும் கூட அதில் அதிகமான பேர்கள் கிடையாது. எட்டாவது வகுப்பு முதல் எஸ்.எஸ்.எல்.ஸி. வரையில் படித்த ஹரிஜனங்களுக்கு உத்தியோகங்கள் ட்ரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவில் கொடுக்கப்படவேண்டும். சர்க்காரே நிர்வகிக்கிற இந்தத் தொழிற்சாலையிலாவது தாழ்த்தப்பட்டவர்களுக்கு போதுமான சலுகைகள் அளிக்கப்படவேண்டும். சர்க்காரே நிர்ணயித்திருக்கிற 16 சதவிகித ஸ்தானங்களையாவது ஹரிஜனங்களுக்கு ஒதுக்கித் தரவேண்டும். கனம் அமைச்சரவர்கள் இது விஷயத்தில் அக்கறை செலுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஸ்களில் குறைந்தபட்சம் கட்டணம் ஐந்தரை என்பதற்குப் பதிலாக இரண்டரையையு என்று நிர்ணயித்தால் மக்களுக்குச் சாதகமாக இருக்கும்.

செஞ்சி தாலுகாவிலுள்ள அனந்தபுரத்தில் ஒரு பஸ் ஸ்டாண்டு இருக்கிறது. அந்த பஸ் ஸ்டாண்டில் விடியற்காலை 4½ மணிக்கு ஒரு பஸ் புறப்படவேண்டியிருக்கிறது. நான் ஒரு மாதத்திற்கு முன்பு அங்கு சென்றிருந்தேன். 4½ மணிக்குக் கிளம்பவேண்டிய பஸ் 11 மணி வரையில் கிளம்பியபடியில்லை. ஏன் காலா காலத்தில் பஸ்கள் கிளம்புவதில்லையென்றால் பஸ்களின் மூலமாக கள்ளக் கடத்தல் நடத்தப்படுகிறது. 4½ மணிக்குக் கிளம்ப வேண்டிய பஸ் அனந்தபுரம் பஸ் ஸ்டாண்டிலிருந்து வெகுநேரம் வரையில் கிளம்பாததால் நான் அங்கிருந்து கட்டைவண்டியில் விழுப்புரம் போய்ச் சேரவேண்டியதாயிற்று. இம்மாதிரி குறைபாடுகள் இருப்பதால் மக்களுக்கு சொல்ல முடியாத காலதாமதமும் கஷ்டங்களும் ஏற்படுகின்றன. இதைக் கண்காணிப்பதற்கு அமைச்சரவர்கள் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளுக்கும் தகுந்த உத்தரவுகளைப் பிறப்பிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய வார்த்தையை, நேரம் இல்லாததால், இத்தான் முடித்துக்கொள்கின்றேன்.

SRI P. SELVARAJ : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மான்யத்தை ஆதரித்து, இந்தக் குறுகிய நேரத்தில் ஒன்றிரண்டு விஷயங்களை சர்க்காருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

16th March. 1956]

[Sri P. Selvaraj]

முதலாவதாக, வெளியிடங்களில் ஓடும் பஸ் போக்குவரத்தைப்பற்றி குறிப்பிட ஆசைப்படுகிறேன். சில பஸ்களில் standing passengers ஏற்றிக்கொள்ளலாமென்ற முறை இருந்துவருகிறது. இது யுத்த காலத்தில் ஏற்பட்ட கொள்கை. அப்பொழுது மோட்டார் வாகனங்கள் கிடைக்காத காரணத்தினால் அந்தக் கொள்கை ஏற்பட்டது. நிற்கும் பிரயாணிகளையும் பஸ்களில் அனுமதிக்க வேண்டிய அவசியம் அப்பொழுது ஏற்பட்டிருந்தது. ஆனால், இப்பொழுதும் அந்த முறை இருந்துவருவது நல்லதல்ல. பஸ்களில் நீண்ட தூரம், நீண்ட நேரம் நின்றாக்கொண்டு பிரயாணம் செய்வதென்பது முடியாத காரியம். அதற்காக பஸ் கண்டக்டர்கள் என்ன செய்கின்றார்கள் என்றால் இரண்டு பேர்கள் உட்காரக்கூடிய இடத்தில் மூன்று நான்கு பேர்களை நெறுக்கி உட்கார்ந்துகொள்ளச் செய்துவிடுகிறார்கள். இப்படிப்பட்ட நிலைமையில் பஸ்களில் பிரயாணம் செய்வதென்பது மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது.

யுத்த காலத்தில் அனுசரிக்கப்பட்ட கொள்கை இப்பொழுதும் இருந்து வருவதற்கு இன்னொரு உதாரணம் கூற விரும்புகிறேன். யுத்த காலத்தில் பஸ்களை ஓட்டுவதற்கு பெட்ரோல் கிடைக்காதிருந்த காரணத்தால் அப்பொழுது coal gas plant வைத்து பஸ் நடத்தப்பட்டு வந்தது. Coal gas plant வைத்து ஓடப்படும் பஸ்களுக்கும் அப்பொழுது லைசன்ஸ் வழங்கப்பட்டு வந்தது. Coal gas plant-இல் பஸ்கள் ஓட்டுவது தப்பான காரியம். அதனால், சில சமயங்களில் பஸ் நின்றுவிடுகின்றது. பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்லும் பஸ்கள் நடுவழியில் நின்றுவிடும் போது அதனால் பிரயாணிகளுக்குப் பலவிதமான கஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. யுத்த காலத்தில் ஏதோ அவசரத்திற்கு ஏற்பட்ட பழக்கம் இன்னும் நீடித்து வருவது கூடாது.

நகர பஸ்களைப்பற்றி சில வார்த்தைகள் குறிப்பிட ஆசைப்படுகிறேன். சில நாட்களாகப் பார்த்தால் நகர பஸ் சர்வீஸில் கூட்டங்கள் அவ்வளவு ஜாஸ்தி இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. அதற்கு ஒரு காரணம்; பிரயாணிகள் பஸ்களில் ஏறுவதற்கு வழி செய்திருக்கிறார்கள். இருந்தாலும், ஆபீஸ் நேரங்களில் கூட்டம் அதிகமாக இருந்தாகொண்டிருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட கூட்டத்தைத் தவிர்ப்பதற்கு peak hour traffic உள்ள சமயத்தில், அதாவது ஆபீஸ் வேளையில், அதிகமான பஸ்களை ஒரு டெர்மினசி லிருந்து அடுத்த டெர்மினசுக்கு ஓட்டினால் நன்றாக இருக்குமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அப்படி ஓட்டுவதினால் ஒரு முனையிலிருந்து இன்னொரு முனைக்குப் பிரயாணம் செய்பவர்களுக்குச் சௌகரியமாக இருப்பதோடு இடையில் ஏற்பவர்களுக்கும் கஷ்டம் இராது. ஆகவே, ஒவ்வொரு பஸ் ஈட்டிலும் முக்கியமாக ஆபீஸ் நேரங்களில் express பஸ்களை ஓட்டி, கூட்டங்களைக் குறைக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

லாரிகள் எந்த நேரத்திலும் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. லாரிகளை ஓட்டிக்கொண்டு போவதில் நேரம் சம்பந்தமாக எந்த விதமான விதி முறைகளும் இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. லாரிகளில் வானளாவ சாமான்களை ஏற்றிக்கொண்டு போகிறார்கள். அப்படி ஏற்றிக் கொண்டு போவதால் ரோடுகளின் நடு மத்தியிலேயே ஓட்டிக்கொண்டு போக வேண்டியிருக்கிறது. ரோடுகளின் ஒரு புறத்தில் மட்டும் ஓட்டிக்கொண்டே போனால், மரக் கிளைகளில் சாமான்கள் இடிபட்டு, சாமான்களுக்குச் சேதம் ஏற்படும். ஆகவே நடு ரோடுகளில் லாரிகள் போவதால் பின்னால் வரும் பிரயாணிகள் மோட்டார்களுக்கோ தனிப்பட்ட நபர்களுடைய கார் பிரயாணத்திற்கோ இடைஞ்சல் ஏற்படுகிறது. இப்படி அனேக இடங்களில் ஆபத்து ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே லாரிகளைக் கண்காணிப்பதற்காக இருக்கும் சர்க்கார் சிப்பந்திகள், லாரிகளில் அதிக உயரமாக சாமான்களை ஏற்றிக் கொண்டு போகாமல் பார்த்துக்கொள்ளவேண்டும்.

மீசல் இன்ஜின்களுள்ள லாரிகளை ஓட்டும்போது அதிகமாக சத்தம் உண்டாகிறது. அந்தச் சத்தம் காதுில் விழாதிருப்பதற்காக லாரி டிரைவர்கள் காதைச் சுற்றி மப்ளரையோ, துணியையோ கட்டிக்கொள்கிறார்கள். அதனால்

[Sri P. Salvaraj]

[16th March 1956]

என்ன ஏற்படுகிறதென்றால் லாரிக்குப் பின்னால் வரும் மற்ற சாதனங்கள் என்னதான் எச்சரிக்கை செய்தாலும், முன்னால் போகிற லாரி டிரைவர்களின் காதில் விழுவதே இல்லை. இதனால் பின்னால் வரும் சாதனங்களுக்கு இடைஞ்சல் ஏற்படுகிறது. இதைத் தவிர்க்க என்ன செய்யவேண்டுமென்றால், லாரி டிரைவர்கள் தலையைச் சுற்றி துண்டுகளை கட்டிக்கொள்ளாமல், பஸ் டிரைவர்கள் தலையில் குல்லாய் அணிவதுபோல், குல்லாய்கள் அணியுமாறு செய்தால் ஒழுங்காகவும் இருக்கும், மரியாதையளிப்பது போலவும் இருக்கும். பின்னால் வரும் சாதனங்களுக்கு இடைஞ்சல் இல்லாமல் ஒழுங்காகவும், முறையோடு லாரிகளை ஓட்டிச் செல்வதேண்டியது அவர்களுடைய கடமையென்பதை லாரி டிரைவர்களுக்கு உணர்த்தக் கூடிய முறையில் சர்க்கார் காரியங்களைச் செய்யவேண்டும்.

லாரிகள் இரவில் ஓட்டிக்கொண்டு போகும்போது அனேக லாரிகளில் light system சரியாக இருப்பதில்லை. எப்பொழுதும் bright light. ஐயே போடார்களென்று லாரி ஓடுகிறார்கள். இதனால் எதிரே வரும் பிரயாணிகளுக்கும், எதிரே வரும் வாகனங்களுக்கும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. ஆகவே, லாரிகளுக்கு லைசன்ஸ் வழங்கும்போது light system சரியாக இருக்கின்றதா என்பதும் inspection செய்யப்படவேண்டும். லாரிகளில் dim switch போடக்கூடிய சாதனம் சரியாக இருக்கிறதா என்பதையும் பார்த்து லைசன்ஸ் கொடுக்கப்படவேண்டும். அதில் ஏதாவது கோளாறு இருந்தால், அந்தக் கோளாறு நிவர்த்தி செய்யப்பட்ட பிறகுதான் லைசன்ஸ் கொடுக்கப்படவேண்டும். கோளாறு இருந்தால், லாரி சொந்தக் காரர்களுக்குத் தகுந்த தண்டனையும் விதிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

* Sri V. BALAKRISHNAN : கனம் தலைவர் அவர்களே, வாகன நெருக்கடியால் பிரயாணிகளுக்கு கஷ்டம் ஏற்பட்டு நெருக்கடி ஏற்பட்டு மக்கள் அவஸ்தைப்படுகிறார்கள். அதற்காக கனம் மந்திரி அவர்களையோ அல்லது அந்த இலாகாவையோ குறை சொல்வதற்கு இல்லை. எவ்வளவு செலவு செய்ய வேண்டுமோ அவ்வளவு செலவு செய்து கொண்டும், கூடுமானவரையில் எவ்வளவு தூரம் மக்களுக்கு வசதி செய்துகொடுக்க முடியுமோ அதைச் செய்துகொண்டும்தான் வருகிறார்கள். ஆயினும் சர்க்கார் பஸ்களின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்தாவிட்டாலும் பஸ் டிரிப்புகளை அதிகப்படுத்தினால் அதுவும் பீக் நேரங்கள் என்று சொல்லக் கூடிய ஆபீஸ் நேரங்களில் பஸ்களின் டிரிப்புகளை அதிகப்படுத்தினால் ஓரளவு மக்களுக்கு சௌகரியம் ஏற்படும்.

ஒவ்வொரு வண்டியும் தங்கும் இடத்திலிருந்து 20 நிமிஷங்கள் கழித்து தான் இப்பொழுது புறப்படும்படியாக இருக்கிறது. பஸ்கள் வந்து ஐந்து நிமிஷங்களுக்கெல்லாம் அதில் பிரயாணிகள் நிறைந்துவிட்டாலும் அந்த பஸ்கள் அந்த குறிப்பிட்ட நேரப்படி இருபது நிமிஷங்கள் தங்குகின்றன. அப்படி பதினேந்து நிமிஷங்கள் ஓரே இடத்தில் பிரயாணிகளை வைத்துக் கொண்டு நின்றுகொண்டிருக்கிறது. பயத்தை கீப் அப் பண்ணுவதற்காக அப்படி நின்றுகொண்டிருக்கிறது. போய்ச் சேரும் இடத்தில் முன்னதாகப் போய்விட்டாலும் அந்த இடத்திலிருந்து மறுபடியும் புறப்படுவதற்கு அதிக நேரம் காத்துக்கொண்டிருக்கின்றன. இப்படியெல்லாம் அதிகப்படியான நேரங்கள் காத்துக்கொண்டிருப்பதால் பிரயாணிகளுக்கு பஸ் வசதிகள் இல்லாமல் கஷ்டப்படுகிறார்கள். அதனால் பஸ் நிரம்பியவுடன் அந்த பஸ்கள் புறப்படவேண்டும் என்று விதி விதிக்கவேண்டும். இதன் மூலமாக ட்ரிப்புகளை அதிகப்படுத்தலாம். அதன் மூலம் ஒரு நாளைக்கு ஐந்தாறு ட்ரிப்புகள் அதிகமாக ஏற்படும். ஜனங்களுக்கும் சௌகரியமாக இருக்கும். அதனால் வசதி செய்து கொடுக்க முடியும். இதை கனம் மந்திரி அவர்கள் கவனிப்பார் என்று நினைக்கிறேன். இந்த முறையை எல்லா நேரங்களிலும் அனுஷ்டிக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை. பீக் நேரங்கள் என்று சொல்லக்கூடிய அந்த நேரங்களில் மட்டும் அனுஷ்டித்தால் போதும் என்று சொல்லிக்கொள்ளுகிறேன்.

DEMAND XLII—CAPITAL OUTLAY ON ROAD
TRANSPORT SCHEMES

16th March 1956]

[Sri V. Balakrishnan]

ட்ராலி பஸ் சிஸ்டத்தை ஆரம்பித்தால் ரொம்பவும் நன்மையாக இருக்கும். இப்பொழுது சிலோலிஸ் அப்படி ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள். அங்கு அது திருப்தியாக நடந்துவருகிறது. இந்த சிஸ்டம் நடந்துகொண்டிருக்கிறது. அது எப்படி நடக்கிறது என்று பார்க்க வேண்டும். அதற்காக இங்கிருந்து சில நிபுணர்களை அங்கு அனுப்பி வைத்து அங்கு அந்த சிஸ்டம் எப்படி நடைபெற்று வருகிறது என்பதை அறிந்துகொண்டு இங்கு வரலாம் என்று தோன்றுகிறது. அதனால் அந்த இலாகாவிலிருந்து இரண்டு பேர்களை அனுப்பி வைத்து அதைத் தெரிந்துகொண்டு வரும்படியாக அனுப்பவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

சென்ற வருஷம் கூட இதைப்பற்றி பேசும்போது டிரைவர்களுக்கும் கண்டக்டர்களுக்கும் உடைகளை எடுத்துக்கொடுக்காமல் அவர்களுக்கு பணத்தைக் கொடுத்து விடுங்கள் என்று சொன்னேன். அந்த யோசனையை கவனிப்பதாக கனம் மந்திரி அவர்கள் தெரிவித்தார். ஆனால், அப்படிச் செய்ததாக தெரியவில்லை. ஏனென்றால், இப்பொழுது டிரைவர்களைப் பார்த்தால் அவர்கள் பூச்சாண்டுகளைப் போல் இருக்கிறார்கள். எங்கே பார்த்தாலும் பிசாசுப்போல் துணித் தொங்கிக்கொண்டு இருக்கிறது. அவர்களுடைய உடலுக்குத் தக்கபடி அவர்களுக்கு உடைகள் எடுத்துக்கொடுக்கப்படவில்லை. சிலருக்கு பார்த்தால் குண்டிப்புரம் ஃபர் பந்துபோல் துணித் தோலோடு ஒட்டி வட்டாக இருக்கிறது. இப்படிப்பட்ட நிலைமையில் அவர்கள் பஸ்விலே இருந்துகொண்டு கண்டக்டர்கள் டிக்கட்டுகள் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த வருஷையோடு அவர்களை இன்னும் பார்த்தால் அவர்கள் ஒரு மாதத்திற்கு ஒரு தடவையாவது கஷ்டமாம் செய்து கொண்டவர்களாகத் தெரியவில்லை. அந்த இலாகாவிற்கு புதியதாக டைக்டர் வந்திருக்கிறார், கனம் மந்திரி அவரிடம் தெரிவித்து காலியில் அவர்கள் பஸ்விலே ஏறாவதற்கு முன்னதாக அவர்களை நிறுத்தி வைத்து அவர்கள் நல்ல உடை உடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்களா, கஷ்டமாம் செய்து கொண்டிருக்கிறார்களா மிஸ்டிரி முறையில் உடைகளை தரித்துக்கொண்டிருக்கிறார்களா என்பதையெல்லாம் சற்றி கவனித்தப் பார்த்துவிட்டுத்தான் அவர்களை பஸ்விலே ஏறச் சொல்லவேண்டும். இந்த முறையை அந்த இலாகாவில் அனுஷ்டிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

இப்பொழுது அடிக்கடி பேப்பரில் பார்க்கிறோம். பெண்கள் பஸ்களில் பிரயாணம் செய்வதாக இருந்தால் அவர்கள் எவ்வளவோ கஷ்டங்களுக்கு ஆளாகிறார்கள் என்பது. அவர்களுக்கு என்று காலியில் நாலுந்து இடங்கள் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அப்படி ஒதுக்கப்பட்ட இடங்களில் கூட பெண்களை இடித்துத் தள்ளிவிட்டு ஆண்கள் உட்கார்ந்து கொள்ளுகிறார்கள். இப்படி நடந்தால் அங்கு “பெண்களுக்கு” என்று அச்சுபடுத்து போட்டு போர்ட்டிருப்பதன் அர்த்தம் என்ன? சென்ற வருஷம் பட்ஜெட் கூட்டத்தில்கூட இதைப்பற்றி சொன்னேன். எந்த நடவடிக்கையும் எடுத்துக்கொண்டதாகத் தெரியவில்லை. இதைப்பற்றி நான் பேப்பரில் கூட பார்த்தேன். பெண்கள் ரொம்பவும் அவஸ்தைப்படுவதாகத் தெரியவருகிறது. அதனால் அவர்களுக்கு என்று ஒதுக்கப்பட்ட இடத்தில் கடைசி வரையில் ஆண்கள் ஒருவரும் பிரயாணம் செய்யக்கூடாது என்று விதி விதிக்க வேண்டும். அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கையையும் கனம் மந்திரி அவர்கள் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். பிரயாணம் செய்யும் அளவுக்கு பெண்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும். இதை நான் சொல்வதனால் பெண்களுக்கு என்று தனியாக சலுகைகள் காட்ட வேண்டும் என்று சொல்லவில்லை. பெண்களுக்கு ஆண்கள் எந்தவிதமான கஷ்டமும் விளைவிக்க வேண்டாம் என்பதற்காகத்தான் இதை நான் சொல்லுகிறேன். இப்படிச் செய்வதனால் எந்த விதமான கஷ்டமும் இருப்பதாக தெரியவில்லை. பாரிஸ் கார்னரிலிருந்து டி. நகருக்குப் போகும் பஸ்களை வைத்துக்கொள்ளுவோம். பாரிஸ் கார்னரில் பெண்கள் இடம் காலியாக இருக்கிறது. பிராட்வே வந்த பிறகும் அது காலியாக இருக்கிறது. அங்கு ஆண்கள் தடித்தலமாக வந்து உட்கார்ந்து கொள்ளுகிறார்கள். பிறகு அது ஜெனரல் ஆஸ்பத்திரி பஸ் ஸ்டாண்டிற்குப் போகிறது. அங்கு மெடிகல் காலேஜ் போகிறவர்களும்

16th-March-1956] [Sri K. Madhavan Nambiar]

ആരും കൊടുക്കണം എന്ന രീതി ഉണ്ടാവും. രീതി വർദ്ധിക്കുമ്പോൾ ബസ്സ് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന കാര്യമേ പ്രാഥമികമായി പഠിക്കേണ്ടതായിരുന്നു. എങ്കിലും രാജ്യകാര്യം ചെയ്യും. ബസ്സ് അനുവദിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഗവണ്മെന്റ് നാട്ടുകാരുടെ അഭിപ്രായം അന്വേഷിക്കാറില്ല. ചെലവുകൾ ഉണ്ടാകില്ല. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിൽനിന്ന പുതിയ റൂട്ടുകൾ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നു പലരും ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ ഗവണ്മെന്റ് അതൊന്നും നീക്കം ചെയ്യുകയാണ് ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. സമയത്ത് ബസ്സ് കിട്ടാത്തതുകൊണ്ടു ആളുകൾക്കു അനുവദിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്ന കമ്മ്യൂണിക്കേഷൻ ചിലവയുണ്ട്. കോടതിയിൽ പോകേണ്ടവർക്കു സമയം ചെലവായാണ് കഴിയുന്നത് എത്രയോ കേസുകൾ എസ്റ്റിമേറ്റായി വിധിച്ചിട്ടുണ്ട്. സ്റ്റാൻഡർഡ് സമയം സ്റ്റാൻഡർഡ് ചെയ്താൽ സാധിക്കുന്നില്ല. വിശദീകരിക്കാൻ വല്ല ഉത്തരവും വിവരവും കേൾക്കാൻ ഉള്ളപ്പോൾ, അതിനെ കൈമാറ്റം സാധിക്കുന്നില്ല. ഇങ്ങനെ ജനങ്ങൾക്കുള്ള ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ അനവധിയാണ്. അതിനപ്പുറം അന്വേഷിക്കുന്ന ഒരു പ്ലാൻ ഇന്നിപ്പോൾ ഉണ്ടാകില്ല. കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ അനുവദിച്ചാൽ യാത്രക്കാർക്കു സൗകര്യമായി സഞ്ചരിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. കൂടുതൽ ബസ്സുവെക്കുന്നതുകൊണ്ടു കൂടുതൽ ചെലവുകൾ വരുന്നതിൽ കിട്ടുകയും ചെയ്യും. ഇന്നു ചെലവുവെക്കുന്നതിനുള്ള സൗകര്യം ഉണ്ടാകാതെ വന്നിരിക്കുന്നു എത്രയോ ചെലവുകൾ ഉണ്ടാകും. അതുകൊണ്ടു കേൾക്കാൻ ഉപകരിക്കും.

കറഞ്ഞ ചാർജ്ജിനെപ്പറ്റിയും രണ്ടു വാക്കു പറയാമെന്നു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ശ്രീ നാരായണക്കുറുപ്പ് അതിനെപ്പറ്റി വിവരിച്ചു പറയുകയുണ്ടായി. യുദ്ധകാലത്ത് സാധനങ്ങൾക്കു വിലയും ജീവിതച്ചെലവും ഉയർന്നു വന്നതിനാൽ ഒരു പട്ടണത്തിലാണ് കറഞ്ഞ ചാർജ്ജ് അനുവദിക്കുന്ന നിയമിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇന്നു യുദ്ധകാലമില്ല. അന്നത്തെ പരിസ്ഥിതികളെല്ലാം മാറിയിട്ടുണ്ട്. സാധനങ്ങൾക്കു വില വളരെ വളരെ കറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. എന്നിട്ടും ഇപ്പോൾ അന്നു കറച്ചിട്ടില്ലെന്നു മാത്രമല്ല അന്വേഷിക്കുന്ന കൂട്ടിയിട്ടുണ്ട്. കറഞ്ഞ ചാർജ്ജ് രണ്ടു വർഷമായിട്ടാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ശ്രീ നാരായണക്കുറുപ്പ് ആവശ്യപ്പെടുകയുണ്ടായി. അതു സാധ്യമല്ലെങ്കിൽ കറഞ്ഞ ചാർജ്ജ് ഉണ്ടാക്കുന്നതാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം.

ബസ്സ് സ്റ്റാൻഡർഡ് ചെയ്താൽ സമയപട്ടികയ്ക്കും യാത്രാ ഏർപ്പാടുകൾക്കും അനുകൂലം.

ബസ്സുകൾക്കു സംബന്ധിച്ച നിർദ്ദേശങ്ങൾക്കു അനുകൂലം ഇന്നു കഴിയുമെന്നും എപ്പോഴും അങ്ങനെ കർമ്മം ചെയ്യാൻ വ്യക്തിയുടെ തീരുമാനത്തിൽ വിട്ടുനിൽക്കുന്നതും കൂടുതൽ പ്രാദേശിക സർവ്വീസുകളുടെ കർമ്മത്തിൽ ചുമതലപ്പെടുത്തുന്നതും നന്നായിരിക്കുമെന്നാണ് എന്റെ അഭിപ്രായം. അതുകൊണ്ടു ഗവണ്മെന്റ് പുനരാലോചന ചെയ്യണമെന്നു ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

* SRI M. R. RAMACHANDRAN : Mr. Speaker, Sir, so many things have been mentioned about the organization of motor transport and the manner in which the Madras City Transport system is working. When we come to the transport policy that is being followed by the Government with particular reference to the grant of permits and running of buses in Chingleput district, I have to say that too many individual operators are being encouraged. At one time, it was stated that persons who had been granted permits and sold them and persons who had purchased permits and sold them should be distinguished from each other. At another time, it was stated that all these classes of persons would not be given permits. If the conditions under which permits would be granted are notified before private parties apply for permits, I think, they will be saved the trouble of engaging a lawyer to defend their interests, paying him a fee of Rs. 200 or so and finally not getting the permits in spite of wasting a lot of money. Such a state of affairs should not be allowed. With regard to delegation of powers

11-47
a.m.

[Sri M. R. Ramachandran] [16th March 1956]

also, there is a lot of confusion. At times, such powers are delegated to the Collector and the Advisory Body and at some other times, they are delegated to the Regional Transport Officer, to act in his individual capacity. Experience has shown that it is not quite advisable to do so.

Coming to the working of the City Transport System, we find that it is apparently showing some improvement. Though there may be some improvement with regard to actual running of buses, still the buses which are running are not a pleasant sight to see. The passengers do not get the comfort for the money they are paying. We have seen the working of Transport Services run by private operators in our own State in other places and in other States also. The Madras City Transport System is not being worked properly. I have travelled in the new buses put on the road by the City Transport. They appear new only for a week and afterwards the seats inside and the glass panes get dirtied. The very atmosphere inside is dirty. It is not a very difficult thing to clean the glass panes and the seats. There are many inspecting officers who whenever they find such things can set them right. The public generally complain that though there are a number of officials attached to the Transport System both on the technical and traffic sides not one of them sees that the buses that are plying present a pleasing sight. There have been complaints also from the public that there are no buses on so many routes and that the buses which are now used in suburban routes can be diverted for this purpose. The Government are pleading that they have not enough buses and that the buses for which they have placed orders have not yet been received. If that is the case, I ask, why should the Government run buses from Madras City to Pallavaram, or from Madras City to Conjeevaram? Why should they not give permits to private operators to run buses on these routes? Why should the Government want to dabble in transport both in the City and in suburban areas? The passengers travelling in Government buses in the City, the moment they see a Member of the Assembly travelling with them, at once say "This is the way the Government are running buses. They should do not this or do that and so on." I know there are a number of traffic inspectors appointed by the Transport Department to attend to the complaints of passengers. They are given motor cycles to move about the City. Whenever complaints are made to them, they do not attend to them or take steps to redress them.

Coming to the condition of buses running in the City, I have seen many of them making noise. But the new buses are quite good. The old buses when they move about produce a peculiar noise. The cushions provided for the seats in most of the buses have become very bad. They have no springs at all. I think the chassis for these buses are imported from foreign countries and bodies for the same are built at Chromepet Government Workshop. The cushions that are provided in the buses give way very soon, being unable to bear

16th March 1956] [Sri M. R. Ramachandran]

the weight of passengers. Lastly, I wish to refer to one more complaint voiced by the people and that relates to the rates charged. The rates that are being charged now should be revised. The Government should try to provide cheaper conveyance for the people of the City who have to move from place to place very frequently. The Government should take steps to reduce the rates now charged.

SRI P. KANDASWAMY GOUNDER : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, போக்குவரத்து இலாகா சம்பந்தமான மானிய கோரிக்கையின் மீது இரண்டொரு வார்த்தைகளைப் பேச விரும்புகிறேன். இப்பொழுது பஸ் பர்மிட்டுகள் மிகவும் குறைவாகக் கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது. அதனால் பொது ஜனங்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். இது விஷயமாக பல மகஜர்களை அவர்கள் சர்க்காருக்கு அனுப்பியிருக்கிறார்கள். அதனால் பொது ஜனங்களுக்கு பஸ் பர்மிட்டுகள் அதிகமாகக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

11-45
a.m.

இப்பொழுது இருக்கக் கூடிய பெரிய பஸ் முதலாளிகளுக்குத்தான் அதிகமாக பஸ் டுட்டுகள் கொடுத்துக்கொண்டு வருகிறார்கள். புதியதாக வரும் முதலாளிகளுக்கு புதிதாக பஸ் டுட்டுகள் கொடுப்பது இல்லை. அப்படி புதிதாக வரக்கூடிய பஸ் முதலாளிகளுக்கும் பஸ் டுட்டுகள் கொடுக்கும்படியான சர்க்கார் உத்தரவு போட வேண்டும் என்று கேட்டு கொள்ளுகிறேன்.

தவிர சில டுட்டுகளில் போட்ட இல்லாமல் சில பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அந்த டுட்டுகளில் நான்கு டைம்கள் இருந்தால் மூன்று டைம்கள்தான் அப்படி ஒரே முதலாளியாக இருக்கக்கூடியவர்கள் வைத்துக்கொண்டு நாலாவது டயத்தில் பஸ்களை ஓட்டுவது இல்லை. இதனால் பிரயாணிகள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். பேரடி இல்லாமல் இருப்பதால் தான் இப்படி நடந்துவருகிறது. அதனால் அந்த டுட்டுகளில் யாராவது பஸ் ஓட்டுகிறேன் என்று வந்தால் அவர்களுக்கும் பஸ் பர்மிட் கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் பொது ஜனங்களுடைய வசதிக்காக எதுவும் அவர்கள் செய்வதாக இல்லை. பிரயாணிகள் நிற்பதற்குக்கூட வசதி இல்லாமல் இருக்கிறார்கள். வெய்யில் அடித்தாலும் அதில் அவர்கள் நிற்கும்படியாக இருக்கிறது. அதனால் பெரிய நெருக்கடி ஏற்படுகிறது. அந்த பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் பிரயாணிகள் நிற்பதற்கு கூடுமானவரையில் வசதிகள் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். லாரி பர்மிட்டுகளைக்கூட சில இடங்களில் அதிகமாகக் கொடுக்கலாம். சேலம் ஜில்லாவில் அதிகமாக இல்லை. அங்கு குறிப்பிட்ட அளவிற்கு அதிகமாகக் கொடுக்க வேண்டும் என்றும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். கேட்டால் உள்ள அளவில் கொடுத்தாகி விட்டது, இனிமேல் கொடுக்க முடியாது என்று சொல்லிவிடுகிறார்கள். அப்படி இல்லாமல் இன்னும் அதிகப்படியான லாரி பர்மிட்டுகள் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். யாருக்கும் பர்மிட் கொடுத்தாலும்கூட லாரிக்குப் பர்மிட் கொடுக்க வேண்டுமென்று மன்றாடிக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். லாரிக்குப் பர்மிட் கொடுக்கும்போதே அவர்கள் அதிகமான வேகம் ஓட்டுவதைத் தடுக்க லாரிகளிலேயே ஸ்பீடா மீடர்கள் வைக்க வேண்டுமென்று ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். இதைத் தவிர பலர் பினுமி பர்மிட்டுகள் வைத்திருக்கிறார்கள். ஏதோ ரிப்பேர் செய்வதாகச் சொல்கிறார்கள். இந்த பினுமி பர்மிட்டுகளை எல்லாம் கான்சல் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். லாரி பர்மிட்டுக்கு ஆறு மாசம், ஒன்பது மாசம் காலத்திற்கு முன்பே கொடுத்தாலும், அவை பிரசுரிக்கப்படாமல் அப்படியே இருக்கிறது. ஒவ்வொருவரும் இருபதாயிரம், முப்பதாயிரம் என்று பணத்தைப் போட்டுவிட்டு சம்மா இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு எல்லாம் உடனே பர்மிட் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பரிமிட் வழங்குவதில் அதிக காலதாமதம் ஆவதைத் தடுக்க வேண்டும்.

[Sri P. Kandaswamy Gounder] [16th March 1956]

முன்பே நான் சொன்னதைப்போல பிணியி பர்மிட்டுகளை வைத்துக் கொண்டு, சேலத்திலுள்ளவர்கள், மைசூர், பங்களூர் முதலிய இடங்களில் லாரிகளை ஒடவிடுகிறார்கள். பிணியி பர்மிட்டுகளையும் கான்சல் செய்ய வேண்டுமென்பதாகக் கேட்டுக்கொண்டு என் பேச்சை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

11-50
a.m. **SRI S. P. MUNUSWAMY GOUNDER :** கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, டிரான்ஸ்போர்ட்டு இலாக்கா மானியத்தை ஆதரிக்கும் போது, அது பற்றி சில முக்கியமான விஷயங்களைச் சொல்ல வேண்டியிருக்கிறது. யாரும் குறை கூறுவதாக நினைத்துக்கொள்ளக்கூடாது. ஜனநாயக ஆட்சியில் உண்மையான குறைபாட்டை எல்லாம் எடுத்துச் சொல்லி அவற்றை நிவர்த்திக்க வழி செய்வது அங்கத்தினர்களின் பொறுப்பாதலால், அவற்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

முதலில் நம் சர்க்கார் சென்னை நகரப் பொறுத்த வரையிலும் பஸ் போக்குவரத்தை வெற்றிகரமாக நடத்தி வருவதற்கு நான் போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களை பாராட்டுகிறேன். ஆனால் ஒரு குறைபாடு இருக்கிறது. சரியான நேரத்தில் 11-ம் நம்பர் பஸ் வருவது இல்லை. என் சொந்த அபிப்பிராயத்தின் பேரில் இதனைச் சொல்கிறேன். நான் காரை விற்பதிலிருந்து பஸ்களில் தான் வருகிறேன். பஸ்ஸுக்காக சில சமயங்களில் ஒரு மணி நேரம் காத்துக் கொண்டிருந்தாலும் பஸ் வருவது கிடையாது. அப்போம் வந்தால் இரண்டு மூன்று பஸ்ஸுகள் ஒன்றின் பின் ஒன்றாக வருகிறது. அவர்களிடம் கோபத்தோடு என் சரியாக டைம் கீப் பண்ணுவது இல்லை என்று கேட்டால் அவர்கள் சரியாக சமாதானம் சொல்வது இல்லை. குறிப்பிட்ட நேரத்தில் குறிப்பிட்ட பஸ்கள் போய்வரும்படியாகச் செய்ய வேண்டும். இது மிகச் சாதாரண விஷயம். அதிகாரிகள் திறம்பட நடந்தாலேயே இந்தக் குறைபாட்டை நீக்கிவிடலாம். அதோடு 11-ம் நம்பர் பஸ் போதுமானதாக இல்லை. பாரிஸ் கார்னரிலிருந்து தியாகராயநகர் போவதற்கு அந்த பஸ்ஸைத் தவிர வேறு பஸ் கிடையாது. அந்த ரூட்டில் குறைந்தது 15 நிமிஷத்திற்கு ஒரு பஸ் புறப்படும்படி விட்டால் சௌகரியமாக இருக்கும். எல்லா ரூட்களிலும் பிரயாணிகளுக்குத் தகுந்தாற்போல 15 நிமிஷத்திற்கு ஒரு பஸ்ஸாவது போய்க்கொண்டிருக்கும்படியாகச் செய்ய வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக பேபி பாக்லி, ஆர்டோ ரிக்ஷா முதலியவற்றில் மீட்டர்கள் சரியாக வைப்பது கிடையாது. கேட்டால் ரிப்பேர், வேலை செய்ய வில்லை என்கிறார்கள். இதனால் அவர்களோடு சண்டை போடுவதற்குப் பதிலாக அவர்கள் கேட பணத்தை கௌரமாகக் கொடுத்துவிட்டுத்தான் வர வேண்டியிருக்கிறது. அம்மாதிரி கொடுப்பது பிரயாணிகளின் வழக்கமாகக் கூடப் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. இவற்றில் எல்லாம் கண்டிப்பாக மீட்டர்கள் பொருத்தும்படியாக சர்க்கார் செய்ய வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக பிணலேட் ஆப்பரேட்டர்களைப் பற்றி ஒரு வார்த்தை. ஜில்லாவிற்கு ஜில்லா எங்கெங்கே பஸ்கள் விடப்படவேண்டுமென்று மக்கள் விண்ணப்பம் கொடுத்தாலும் கூட அவை உடனடியாகப் பரிசீலனை செய்யப்படுவது கிடையாது. ஜனங்கள் தங்கள் சௌகரியங்களுக்காகக் கேட்டுக் கொள்வது தப்பா? ஜனப் பிரதிநிதிகள் சொல்வது தப்பா? அரசாங்க அதிகாரிகள் சொல்வது தப்பா என்பதை பரிசீலிக்க வேண்டும். பொது மக்கள் கேட்கவில்லை, பஸ் ஆப்பரேட்டர்களே இது மாதிரியாக விண்ணப்பம் போடுகிறார்கள் என்று வைத்துக்கொண்டாலும், மக்களின் சௌகரியத்திற்கு அது அவசியமா என்று கவனிக்கப்பட்டு உடனடியாக இது விஷயத்தில் முடிவு செய்யப்படவேண்டும். பர்மிட் யாருக்கு கொடுத்தாலும் கவலை கிடையாது. சில ஜில்லாக்களில் லாரிகளில் ஏற்றுவது போல லக்கேஜ் எடுக்கிறார்கள். சில ஜில்லாக்களில் சிறிய சாமான்களைக் கூட எடுக்கமாட்டேன் என்கிறார்கள். இது விஷயத்தில் எவ்வளவு லக்கேஜ் ஒவ்வொருவரும் எடுத்துக்கொண்டு போகலாம் என்பதை சர்க்கார் நிர்ணயிக்கவேண்டும். தற்போது பஸ் ஆப்பரேட்டர்களின் வருவாய் குறைந்து விட்டதால் சர்சார்ஜ் கட்ட முடியாமல் இருக்கிறார்கள். ஏதோ ஒரு

DEMAND XLII—CAPITAL OUTLAY ON ROAD
TRANSPORT SCHEMES

16th March 1956]

[Sri S. P. Munuswamy Gounder]

காரணத்திற்காக முன்பு வரியை உயர்த்தினோம் என்றாலும், தற்போது சர்சார்ஜை எடுத்து மறுபடியும் பழைய படியே வரியை வசூலிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் பேச்சை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

* **SRI K. T. RAJU :** கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, எனக்கு பேசக் கொடுக்கப்பட்ட ஐந்து நிமிஷ நேரத்திலே, நம்முடைய ராஜ்ய முழுவதிலுமுள்ள மோட்டார் போக்குவரத்தைப்பற்றி பேசுவதென்றால், அது முடியாத காரியமாகும். அவ்வளவு குறுகிய நேரத்தில் எல்லா விஷயங்களையும் பற்றி பேச இன்னும் நாம் பழிக்கக்கொள்ளவில்லை. இன்னொரு **Period** இந்த சட்டசபைக்கு அங்கத்தினராக வந்திருந்தால் அப்படி பேச பழகிக் கொள்ள முடியுமென்று நினைக்கிறேன். இருந்தாலும், சென்னை நகர பஸ் போக்குவரத்தைப்பற்றி அநேக அங்கத்தினர்கள் இச்சபையில் பேச இருக்கிறார்கள். அதற்குக் காரணம், அவ்வங்கத்தினர்கள் எல்லாம் **Pleasure Car** இல்லாதவர்கள். இங்கு ஒரே பஸ்களிலேயே பிரயாணம் செய்து, அப்பிரயாணத்தின் அனந்தத்தை அநுபவித்தவர்கள். அதனால்தான் அவர்கள் அவ்வளவு அக்கறையுடன் அனுபவிப்பற்றி பேச வேண்டியவர்களாக இருக்கிறார்கள்.

நான் தற்போது இந்த சென்னை பஸ் போக்கு வரத்து எப்படி இருக்கிறதென்பதை சில அநுபவித்த உதாரணங்களுடன் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். சென்னையில், திருவல்லிக்கேணியிலிருந்து பாரீஸ் கார்னர் போகும் வரையில், அல்லது தியாகராய நகரிலிருந்து, பாரீஸ் கார்னர் வரையில் தற்போதுள்ள பஸ் சர்வீஸில் பிரயாணம் செய்து பார்த்தால், அந்த அநுபவம் எப்படி இருக்கிறது என்று தெரிந்து கொள்ளலாம். அந்த பிரயாணமானது, 15 நாள் சிறைத் தண்டனை அனுபவித்துக் கஷ்டப்பட்டு போல் இருக்கிறது. இனிமேல் சர்க்கார், 15 நாள் சிறைத் தண்டனை கொடுக்கப்பட்டவர்களை, சிறைக்கு அனுப்பாமல், அவர்களை ஒரு தடவை தியாகராய நகரிலிருந்து பாரீஸ்கார்னருக்கு ஒரு தடவை இப்போதிருக்கும் பஸ்வரையில் பிரயாணம் செய்யச் சொன்னால் போதும் அந்த 15 நாள் சிறைத் தண்டனை அநுபவிக்கும் கஷ்டத்தை அநுபவித்தவருக்கு விரிவான நான் பாரீஸ் நகரத்துக்குப் போய் இருக்கிறேன். அங்கு போவது கூட ரொம்ப சலபம். எந்த விதமான கஷ்டமும் இல்லை. ஆனால் இந்த சென்னையிலுள்ள பாரீஸ் கார்னருக்கு இங்குள்ள பஸ்வரையில் பிரயாணம் செய்வது மகா கஷ்டமாக இருக்கிறது.

தனிப்பட்ட முதலாளிகள் எவ்வளவோ நல்ல விதமாக மற்ற ஊர்களில் பஸ் சர்வீசை நடத்துகிறார்கள். அதைப் பார்க்கும்போது, அம்முதலாளிகள், சென்னையிலுள்ள 15 லட்சம் ஜனங்களுக்கு நடத்தப்படும் பஸ் போக்குவரத்தை, ஏன் சரியாக நடத்தும் சக்தி, சர்க்காருக்கு இல்லை என்று சுவால் விடுகிற மாதிரி இருக்கிறது. **T. V. S.** கம்பெனியை எடுத்துக்கொண்டால், இப்பஸ் சர்வீஸ் விஷயமாக அருண்மயான நிர்வாகம் நடைபெறுகிறது. ஒவ்வொரு இடத்துக்கும் குறித்த காலத்தில் புறப்படுவதும், போய்ச் சேருவதுமாக அப் பஸ் சர்வீஸ் இருக்கிறது. அதற்காக ஒவ்வொரு டிரைவருக்கும், கண்டக்டருக்கும் கம்பனியிலேயே கடிக்காரங்கள் வாங்கிக் கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

இரண்டாவது ஐந்தாண்டு திட்டத்தின்கீழ், எல்லா **Public sector-ல்** உள்ள முக்கிய தொழில்களை சர்க்கார் எடுத்து நடத்த வேண்டுமென்று திட்டமிடப்பட்டிருக்கிறது. அந்த நிலையில், இந்த பஸ் **Transport-யை** சர்க்கார் திறமையாக நடத்தி இதன் மூலம், தங்களுக்கு எந்தத் தொழிலையும் எடுத்து நடத்த சக்தி இருக்கிறது, திறமை இருக்கிறது என்று மக்களுக்குக் காட்ட வேண்டாமா? இந்த கவர்ன்மென்ட் டிரான்ஸ்போர்டு நடத்துவதற்கு, வெற்றிகரமாக ஓட்டுவதற்கு சர்க்காருக்கு திறமை இல்லை என்று மக்களுக்குத் தெரிந்தால், இரண்டாவது ஐந்தாண்டு திட்டத்திற்கே மக்களிடையே மதிப்பில்லாமல் போய்விடும். இந்த பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டையே சர்க்கார் திறமையாக நடத்த முடியவில்லை யென்றால், எப்படி பெரிய பெரிய **Steel plant** முதலிய கனயந்திர தொழிற்சாலைகளை எடுத்து நடத்த முடியும் என்று கேட்கிறேன். இப்படி திறமையற்ற முறையில்

[Sri K. T. Raju]

[16th March 1956]

சர்க்கார் நடத்தினால், நாளை தினம் தனிப்பட்ட முதலாளிகள் முன்வந்து, எங்களிடம் இந்த பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டை கொடுங்கள், இரண்டு மாதத்தில் எவ்வளவு திறமையாக நடத்திக் காட்டுகிறோம், பாருங்கள் என்று சொல்லு வார்கள். இந்த சவாலும் நம் சர்க்கார் ஏற்றுக்கொள்ளப் போகிறது? இல்லையா? இந்த சாவலை விடுவதற்கு முதலாளிகளுக்கு இடங் கொடுக்காமல், சர்க்கார் வெற்றிகரமாக, இந்த டிரான்ஸ்போர்ட்டை நடத்த வேண்டுமென்பதுதான் இச்சபையிலுள்ள அங்கத்தினர்கள் கவலை எல்லாம். நாம் எட்டு வருஷங்களாக இந்த பஸ் போக்குவரத்தை இந்த சென்னை நகரில் நடத்தி வருகிறோம். இந்த நகர ஜனங்களுக்கு இன்றாவது பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்ய நல்ல வசதிகளை செய்து கொடுக்க வேண்டாமா? தனிப்பட்ட முதலாளிகள் எப்படி இந்த பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டு விஷயமான குறைபாடுகளைப் போக்கி நல்லவிதமாக நடத்துகிறார்கள் என்று பலர் கேட்கிறார்கள். இவ்வளவு அதிகாரம் வைத்துக்கொண்டு, பல வசதிகள் செய்ய பொருளாதார நிலைமையில் இருந்து கொண்டிருக்கும் சர்க்காரே இந்த டிரான்ஸ்போர்ட்டை நல்ல முறையில் நடத்த முடியாமல் இருக்கும் போது, இந்த தனிப்பட்ட முதலாளிகள் மட்டும் எப்படி ஒழுங்காக பஸ் சர்வீசை நடத்த முடிகிறது என்று கேட்கிறார்கள். ஆகவே இதைப்பற்றி எல்லாம் ஒரு நல்ல முறையில் பரிசீலனை செய்து, இந்த பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டு பொதுஜனங்களுக்கு நல்ல பிரயாண வசதிகளுடன் ஒழுங்காக நடத்துவதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்கும்படி கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

தற்போது, இரண்டு மூன்று மாதங்களாக, இந்த டிரான்ஸ்போர்ட்டில் சில மாற்றங்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன என்பது உண்மை. புது டைரக்டர் இந்த டிரான்ஸ்போர்ட்டுக்கு வந்த பிறகு கவர்ன்மென்ட் பஸ்ஸுகளில் பிரயாணிகளுக்கு சில வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இதனாலேயே, இப் பஸ் போக்குவரத்தை நல்ல முறையில், சர்க்கார் திருத்தி அமைத்து விட்டார்கள் என்று சொல்லிவிட முடியாது. ஆகவே இன்னும் உடனடியான நடவடிக்கைகள் எடுத்து, அதிகப்படியான வசதிகள் பஸ் பிரயாணிகளுக்குச் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

கனம் அங்கத்தினர் ஒருவர், தியாகராய நகருக்கும், பாரீஸ் கார்னருக்கும் express பஸ்ஸுகள், ஆபீஸ் நேரங்களில், காலையிலும், மாலையிலும் விட வேண்டுமென்று சொன்னார். இது ஒரு நல்ல யோசனையாகும். இந்த express பஸ்ஸுகள், வழியில் சுமார் நான்கு முக்கிய இடங்களில் மாத் திரம் நிறுத்தி ஒட்டினால், சீக்கிரமாக போவதுடன், பஸ்ஸுகளில் ஜன நெருக்கடியும் இருக்காது. ஆகவே இம்மாதிரியான express பஸ்ஸுகள் முக்கிய route-களில் விட வேண்டுமென்று வற்புறுத்த விரும்புகிறேன்.

பஸ்ஸுகளில் டிக்கெட் கொடுப்பதிலும் அதிக நேரம் வீணாகிறது. குறிப்பாக, சென்ட்ரல் ஸ்டேஷன் பஸ் Stopல் பிரயாணிகளுக்கு டிக்கட்டுகள் கொடுத்து முடிக்க 15 நிமிஷமாகிறது. ஒரு கண்டக்டருக்குப் பதிலாக இரண்டு கண்டக்டர்கள் போட்டு, டிக்கட் கொடுத்தால் இவ்விதமாக நேரத்தை வீணாக்க வேண்டிய சந்தர்ப்பம் ஏற்பாது, டிக்கட்டுகளை சீக்கிரமாகக் கொடுத்து பஸ்ஸுகள் சீக்கிரமாக போகுமபடி செய்யலாம். இதையும் யோசித்து பெரிய பஸ்ஸுகளுக்கு முக்கியமாக ஆபீஸ் நேரங்களில் இரண்டு கண்டக்டர்கள் போட வேண்டுமென்று குறிப்பிடுகிறேன்.

சில அங்கத்தினர்கள், சர்க்கார் உத்தியோகஸ்தர்களுக்கு பஸ் பாஸ் கொடுத்திருப்பதை நிறுத்திவிட வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் பாஸை பிடுங்கிவிடக் கூடாது. இப்பாஸுகளை உபயோகிப்பவர்கள் ஏழை குமாஸ்தாக்கள்தான். ஆயிரம் இரண்டாயிரம் சம்பளம் வாங்கும் பெரிய ஆட்கள் அல்ல. இந்த பாஸ் வசதி அவர்களுக்கு இருப்பதால், அவர்கள் வாழ்க்கையில் கொஞ்சம் தொல்லை விலகும். இருக்கிற ஒலை வீட்டைக்கூட கொளுத்துகிற மாதிரி இருக்கிறது, இந்த பாஸ் வசதி

DEMAND XLII—CAPITAL OUTLAY ON ROAD
TRANSPORT SCHEMES

16th March 1956]

[Sri K. T. Raju]

எடுத்துவிட வேண்டுமென்று கேட்கும் கோரிக்கை. இந்த ஜன விரோத யோசனையை கனம் அமைச்சர் அவர்கள் எடுத்துக்கொள்ள மாட்டார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக நான் குறிப்பிட ஆசைப்படுவது இந்த **Route** கள் கொடுக்கும் விஷயம். நம் ராஜ்யத்தில், இந்த பஸ் போக்குவரத்தின் காரணமாக, சர்க்காருக்கு ஏராளமான வருமானம் வருகிறது. **Route permit**-கள் அதிகமாகக் கொடுக்க வேண்டுமென்று பல அங்கத்தினர்கள் பேசினார்கள். தற்போது பொதுஜனங்களிடமிருந்து, புது புது இடங்களுக்கெல்லாம் பஸ்ஸுகள் விட வேண்டுமென்று ஏராளமாக மனுக்கள் வருகின்றன. உடனடியாக இக்கோரிக்கைகளை கவனித்து அதற்காவன செய்ய வேண்டும். இப் பெர்மிட்டுகளை கொடுப்பதில் லஞ்ச ஊழல் இருப்பது வாஸ்தவமே. அப்படி இருந்தாலும் பாரிய்கமற்ற முறையில், காரியங்கள் செய்து, பொது ஜனங்களுடைய செலகர்யத்திற்காக எங்கெங்கு பஸ் விட வேண்டுமென்ற தேவை ஏற்படுகிறதோ அங்கு எல்லாம், காலதாமத மன்னியில் புது **route** கள் ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்று வேண்டிக் கொள்ளுகிறேன்.

கனம் அங்கத்தினர், பாலகிருஷ்ணன் அவர்கள், பெண்களுக்கு தனியிடம் பஸ்ஸுகளில் ஒதுக்கி, அவ்விடத்தில் ஆண்கள் உட்காராமல் பார்த்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று குறிப்பிட்டார்கள். திருச்சி, கோயம்பத்தூர், இவ்விடங்களிலெல்லாம், 50 பேர் கொண்டும் பஸ்ஸுகளில் 15 பெண்கள் உட்கார பிரத்தியேக இடம் அமைத்து ஒதுக்கி இருக்கிறார்கள். ஆனால் அவ்விடங்களில் ஆண்கள் உட்கார்ந்துகொண்டு இருக்கும்போது பெண்கள் வந்தாலும், உடனே அவர்கள் எழுந்து பெண்கள் உட்கார அனுமதிக்கிறார்கள். ஆனால் இச்சென்னையில், பெண்கள் வந்த பிறகும், ஆண்கள் பெண்களுக்கு ஒதுக்கப்பட்ட இடங்களில் உட்கார்ந்து கொண்டேதான் இருக்கிறார்கள். அப்படி உட்கார்ந்திருந்தால் அந்த ஆண்களை எழுந்திருக்கும் படி செய்ய வேண்டும்.

மற்றும் தனிப்பட்ட முதலாளிகள் பஸ் போக்குவரத்து நடத்துவது போல் நடத்தினால் பொது மக்களுக்கு அசௌகர்யங்கள் இருக்காது. தவிர கனம் பாலகிருஷ்ணன் அவர்கள் சொன்ன யோசனையை, கனம் அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்று அதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

* **SRI M. DHARMALINGAM**: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இன்று இச்சபைமன் விவாதித்திரு்து வந்திருக்கும் மானியத்தை ஆதரித்து இரண்டொரு வார்த்தைகள் பேச ஆசைப்படுகிறேன். தற்போது சர்க்காரானது, ஏற்கனவே அதிகப்படியான பஸ்கள் வைத்து அதிக **route** களில் பஸ்கள் ஓட்டும் முதலாளிகளுக்கே, மேலும் மேலும் புது **route** களுக்கு **permit**-கள் கொடுத்துக் கொண்டும், ஒன்றிரண்டு பஸ்கள் வைத்து ஓட்டும் சிறு முதலாளிகளுக்கு மேற்கொண்டு கேட்டால் **permit** கள் கொடுக்காமலும் இருப்பதாகத் தெரிகிறது. இந்த **system** ஆனது ஜனநாயக ஆட்சியின் கொள்கைக்கே விரோதமானதாகும். அதிகப்படியான பஸ்ஸுகள் ஓட்டும் பெரிய முதலாளிகள்தான் அதிகமான ஊழல் களைச் செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். பிரயாணிகளுக்கு தகுந்த வசதிகள் செய்யாமலும், குறித்த காலத்தில் பஸ்ஸுகளை ஓட்டாமலும் இருக்கிறார்கள். இப் பெரிய முதலாளிகள், மந்திரிகளுக்கும், சட்ட சபை அங்கத்தினர்களுக்கும் உறவினராகவும் வேண்டியவர்களாகவும் இருப்பதால், **rules** படி நடக்க வேண்டுமென்ற பயமில்லாமல், அக்கரை யில்லாமல், தங்கள் மனம் போனபடி பஸ் சர்வீசை நடத்துகிறார்கள். பொது மக்களுக்கு, பிரயாணிகளுக்கு செலகர்யங்கள் செய்ய வேண்டுமென்ற கருத்தோ, அக்கரையோ கொஞ்சங்கூட அவர்களுக்குக் கிடையாது என்ற பலமான வதந்தி ஊர்களில் உலரவிக்கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, பெருவாரியான பஸ்ஸுகள் வைத்து பஸ் சர்வீஸ் நடத்தும் பெரும் முதலாளிகளுக்கு, இனி மேலாவது வேறு **route**-களுக்கு பர்மிட் கொடுக்காமல், ஒன்றிரண்டு,

[Sri M. Dharmalingam] [16th March 1956]

பஸ்ஸுகள் வைத்திருக்கும் சிறு முதலாளிகளுக்கு மேற்கொண்டு பெர்மிட்டுகள் வழங்க இனிமேல் ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக இப்பொழுது நடக்கின்ற நிர்வாகத்திலே ஹானாரி டைரக்டர் ஒருவரை நியமித்துள்ளார்கள். அதனால் நல்ல முறையிலே நிர்வாகம் நடத்தப்படுகிறது என்றும், அதனால் அரசாங்கத்திற்கு நல்ல வருமானம் கிடைக்கிறது என்றும் சொன்னார்கள். இதற்காக நான் இந்த ஹானாரி டைரக்டர் அவர்களை பாராட்டுகிறேன். இந்த டைரக்டரை இந்த காரியாலயத்திற்கு கொண்டு வந்ததற்காக இந்த அரசாங்கத்தையும் பாராட்டுகிறேன். அதே சமயத்திலே இந்த லாபத்தை அடைவதற்காக உழைத்த கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள், இன்ஸ்பெக்டர்கள் முதலியோருக்கு இந்த லாபத்தில் நான்கில் ஒரு பங்கை போனஸாகக் கொடுத்தால், இப்பொழுது வருகிற லாபத்தைவிட அதிகமான லாபம் வருவதோடல்லாமல் பொது மக்களுக்கு ஏந்த விதமான இடைச்சூழும் ஏற்பாடாமல் டிரைவர்களும், கண்டக்டர்களும் வேலை செய்வார்கள். ஆகவே இதற்கு தக்க ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டும் என்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக அரசாங்கம் பஸ் நிர்வாகத்தில் இருக்கக்கூடிய கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள், செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் முதலியோருக்கு எல்லா விதமான ஏற்பாடுகளும் செய்து கொடுக்கிறது என்பதை பாராட்ட வேண்டியதுதான். ஆனால் பிரைவேட் பஸ்களிலே வேலை செய்கிற கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள், செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் முதலியவர்களுக்கு அதுபோன்ற வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படவில்லை என்பது வருந்தத் தக்கது. அவர்களுக்கு தக்க சம்பளம் கிடைப்பது, தினசரி படிசிய சரியானபடி கொடுப்பதில்லை. நினைத்த போது வேலைக்கு வைத்துக் கொள்கிறார்கள். வேண்டாதபோது அவர்களை தள்ளிவிடுகிறார்கள். இந்த விதமான கஷ்டங்களை நிவர்த்திப்பதற்கு அரசாங்கம் ஏந்த விதமான சட்டங்களும் கொண்டு வருவதில்லை. அவர்களுக்கு சரியான பாதுகாப்பு கொடுக்க வேண்டும். சென்னையில் ஏராளமான பஸ்கள் இருக்கின்றன. மேலும் ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள், பேபி டாக்ஸிகள், ரிக்ஷாக்கள் இருக்கின்றன. ஆனால் நாட்டுப்புறங்களில் இவைகள் இல்லை. அதனால் பிரைவேட் பஸ்ஸுகள் நிற்காமல் நல்ல முறையில் ஓடுவெண்டுமானால் அவைகளில் வேலை செய்யும் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்களுக்கு சரியான பாதுகாப்பு கொடுக்க வேண்டும். இத்தனை மணி நேரத்தான் வேலை செய்ய வேண்டும், சம்பளம் இவ்வளவு கொடுக்க வேண்டும், இதற்கு குறைத்து கொடுக்கப்பட்டால் ஆபரேட்டர்கள் தண்டனைக்குள்ளாவார்கள் என்ற சட்டத்தை ஏற்படுத்த வேண்டும். டிரைவர்களையும், கண்டக்டர்களையும் வேலையிலிருந்து நிறுத்திவிடுவதால் பெரிய சங்கடங்கள் ஏற்படுகின்றன. அவர்கள் ஏதாவது பதில் சொன்னால், முதலாளிகள் ஓவர் லோடு ஏற்ற வேண்டும் என்பார்கள், இவர்கள் அப்படி ஏற்றிக்கொண்டு போகாவிட்டால் உடனே வேலையிலிருந்து நீக்கி விடுவார்கள். அப்படி வேலையிலிருந்து நீக்கி விடுவது மிகவும் தவறானது. அவர்களை வேலையிலிருந்து நீக்க வேண்டுமானால் ஒரு அட்வைசரி கமிட்டியை கலெக்டரின்கீழ் ஏற்படுத்தி அந்த கமிட்டியிலே முடிவு செய்தபிறகுதான் அவர்களை வேலையிலிருந்து நீக்க வேண்டும் என்று உத்தரவு போட வேண்டும். அந்த கமிட்டிக்கு கலெக்டர் தலைவராகவும் தொழிலாளர்களின் பிரதிநிதியும், பஸ் சொந்தக்காரர்களின் பிரதிநிதியும் மெம்பர்களாகவும் இருந்து இந்த விஷயம் இவாதிக்கப்பட வேண்டும் என்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக் கொண்டு என் பேச்சை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

12-40
p.m.

*SRI K. R. SAMBANDAM: சபாநாயகர் அவர்களை இந்த பஸ் டிரான்ஸ் போர்ட் மான்யத்தின்மீது கொண்டுவந்திருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து ஒரு சில விஷயங்களை சர்க்காருடைய கவனத்திற்கு கொண்டுவர விரும்பப்படுகிறேன். நமது சர்க்காராலே நடத்தப்படுகிற பஸ் டிரான்ஸ் போர்ட்டிற்கும், T. V. S. நடத்தும் நிர்வாகத்திற்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறது என்று இங்கே இருக்கக்கூடிய அங்கத்தினர்களை பலர் சொல்லி இருக்கிறார்கள். ரெயில்வேயில்சுட அந்த முறையிலே பிரயாணிகளுக்கு

16th March 1956] [Sri K. R. Sambandam]

சௌகரியங்கள் செய்து கொடுக்கப்படவில்லை, அவ்வளவு ஒழுங்காக T. V. S. லே செய்கிறார்கள் என்று சொல்கிறார்கள். அப்படி சொல்லும்பொழுது T. V. S. நிர்வாகத்திற்கும் நமது நிர்வாகத்திற்கும் வித்தியாசம் என்ன ? T. V. S. கம்பெனியிலே இருக்கக்கூடியவர்கள் எவ்வளவு திறமையாக, நடத்துகிறார்கள், அதை அவர்கள் எப்படி நடத்த முடிகிறது என்பதை நமது பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் இருக்கக்கூடிய நிர்வாகிகள் அங்கு சென்று பார்த்து, அதே முறையிலே நமது நிர்வாகத்தையும் நடத்த வேண்டும். நமது பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டிலே இருக்கக்கூடிய சக்கரங்கள், டயர்கள், புதிதாக வரவழைக்கப்படுகின்ற சாமான்கள், ஓடிக்கொண்டிருக்கும் வண்டிகளிலே இருக்கக்கூடிய சாமான்கள்கூட களவு போகின்றன. இந்த அளவுக்கு அங்கே நடக்கிறது என்றால் அது நமது நிர்வாகத் திறமையை காட்டுகின்றது ! இன்னும் பல ஐந்தாண்டுத் திட்டங்களிலே பல தொழில்களை ஏற்று நடத்தப் போகிறோம் என்று சொல்லிக்கொண்டு இருக்கின்ற காலத்திலே இதைக்கூட ஒழுங்காக நடத்தக்கூடாது நிலைமை இருக்கிறது. தனிப்பட்ட முதலாளிகள் நடத்தக்கூடிய பஸ் ஸ்டன்ஸ்களில் அதிக லாபம் வருகிறது. ஆனால் நாம் இத்தனை பஸ்கள் வைத்துக் கொண்டிருந்தும் கூட நமக்கு அதிகமான முறையிலே லாபம் கிடைக்கவில்லை என்பதை நாம் கூர்ந்து கவனிக்க வேண்டும்.

அடுத்து பஸ் பஸ்கள் சில 'குட்' களில் பிரயாணிகள் இல்லாமலேயே போகின்றன. பிரயாணிகள் அதிகமாக போகக்கூடிய 'நட்' களில் அவர்கள் நின்றுகொண்டு கஷ்டப்படுகிறார்கள். குறிப்பாக 15, 16, 27-ம் நம்பர் பஸ்களில் அதிக நெருக்கமாயும், அலைகளுக்காக நீண்ட நேரம் காத்துக்கொண்டிருக்க வேண்டிய நிலைமையே இருக்கிறது. ஆகவே அந்த மாதிரி இடங்களுக்கு டிரான்ஸ்போர்ட்டு பார்ட்டிமெண்டிலே ஒரு பைலட் ஜீப் கொடுத்து இந்த நிலையை அறிய சற்றிப் பார்க்கும்படியான நிலைமை இருக்க வேண்டும். அப்படி பார்த்தால்தான் எங்கு பிரயாணிகள் அதிகமாக நின்று கொண்டிருக்கிறார்கள், எந்த பஸ்கள் 'Break' down ஆகிவிட்டன, என்று அறிவது சாத்தியமாகும். பண்டிய பஸ்களை உடனுக்குடன் 'ரிப்பேர்' செய்து நல்ல முறையிலே ஓட்டினால்தான் நமக்கு நல்ல வருமானம் வரும். பொதுமக்களும் கஷ்டப்படமாட்டார்கள். பஸ் ஸ்டாண்டுகளிலும், பஸ்களுக்காக மக்கள் நிற்க வேண்டிய நிலைமை இருக்கின்ற இடங்களிலேயும், பஸ் அங்கத்தினர்கள் எடுத்துச் சொல்லியதபோல் குடி தண்ணீர் வசதிசெய்யவேண்டுமே, கக்கூன் (latrine) வசதியும் அவசியமாக் செய்து கொடுக்கப்பட வேண்டும். அப்பொழுதுதான் மக்கள் அதிகமாக பஸ்ஸுக்காக அதிக நேரம் காத்துக்கொண்டிருக்கக்கூடிய இடத்தில் நியூசன்ஸ் ஏற்படாமல் இருப்பதற்கு ஒரு வாய்ப்பு ஏற்படும். குறிப்பாக கெயிட்டி டாக்கிளிலேயிருந்து மவுண்டை வரையிலும் மக்கள் நின்று கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த அளவுக்கு அங்கு பஸ்கள் குறைந்து போயிருப்பதனால்தான் பிரயாணிகளுக்கு வசதியில்லாமல் இருக்கிறது. அதை அரசாங்கம் உடனடியாக கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இப்பொழுது ரெயில்வேயில் "பாசன்ஜர் அசோசியேஷன்" வைத்திருக்கின்ற மாதிரி பஸ் பிரயாணிகளுக்கும் ஒரு அசோசியேஷன் ஏற்படுத்தி பிரயாணிகளுக்கு எந்தெந்த முறையில் நாம் வசதிகளை செய்து கொடுக்க முடியுமோ அதை அவசியம் செய்து கொடுக்க வேண்டும். நாம் நடத்தக்கூடிய தொழிலில் பிரயாணிகளுக்கு என்னென்ன வசதிகள் செய்து கொடுக்க முடியுமோ அந்த வசதிகளையெல்லாம் செய்து கொடுத்துவிட்டுத்தான் மற்ற பஸ் சர்வீசை நடத்தக்கூடியவர்களை இதைச் செய்ய வேண்டும், அதைச் செய்ய வேண்டும் என்று சொல்ல வேண்டும். நாம் அவர்களை நிர்ப்பந்திக்க தமது நிர்வாகம் ஒரு எடுத்துக்காட்டாக இருக்கவேண்டும்.

அடுத்து மொபஸ் இடங்களிலே இல்லிவிட் டாக்கிலிகள் அதிகமாக இருக்கின்றன. ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலேயும், 50, 40 இல்லிசிட் டாக்கிகள் இருக்கின்றன. அவைகள் எல்லாம் போலீசின் ஒற்றுமையுடன்தான் நடைபெறுகின்றன. போலீசுக்கு மாமூல் கொடுத்துவிடுவதனாலே அவர்கள்

[Sri K. R. Sambandam] [16th March 1956]

இதை சரியாக கவனிக்காமல் நிறைய இல்லிசிட் டாக்கிகள் இருக்கின்றன. ஆகவே டாக்கி போர்டு போட்டுத்தான் கார்கள் வாடகைக்கு போக வேண்டுமென்ற நிலைமையை வலியுறுத்த வேண்டும். சென்னையிலே கூட எத்தனையோ இல்லிசிட் டாக்கிகள் அந்த மாதிரி இருக்கின்றன. அதையெல்லாம் கவனிக்காததால் நமது வருமானம் குறைகின்றது.

இன்னொரு முக்கியமான விஷயம். இப்பொழுது ஒரு பஸ் சென்னையிலிருந்து திண்டிவனம் போகிறது என்றால், சென்னை, திண்டிவனம் என்ற இரண்டு பெயர்களும் இருக்கின்றன. இப்பொழுது கிராமங்களிலும், பஞ்சாயத்து போர்டுகளால் ஏற்படுத்தப்பட்ட பஸ் நிலையங்களிலேயும் பஸ்கள் நிற்கின்றன. அப்பொழுது அந்த பஸ்கள் சென்னைக்குப் போகின்றனவா, திண்டிவனத்திற்குப் போகின்றனவா என்று புரியாமல் மக்கள் ஏறி விடுவதால் கொஞ்ச தூரம் சென்ற பிறகு அவர்களை இறக்கிவிடும்படியான நிலைமை இருக்கிறது. இதனால் மக்கள் பஸ் கஷ்டங்களுக்கு உட்படுகிறார்கள். ஆகவே பஸ் எந்த இடத்திற்குப் போகிறதோ அந்த இடத்தின் பெயர்தான் இருக்க வேண்டும். திண்டிவனத்திற்குப் போகிறது என்று திண்டிவனம் என்றும், சென்னைக்குப் போகிறது என்றால் சென்னை என்றும் இருக்க வேண்டும். இதனால் மக்களால் புரையும், உள்நாட்டினங்களிலே இருக்கவேண்டுமென்பதை சர்க்கார் கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

SRI P. G. MANICKAM : மதிப்பிற்குரிய ஸ்பீக்கர்கள் அவர்களே இந்த மானியத்தை ஆதரித்து, சர்க்காருக்கு சில யோசனைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். சென்ற சில தினங்களுக்கு முன்பு பத்திரிகைகளில் ஒரு செய்தி வெளியாயிற்று. அதாவது, ஆந்திர ராஜ்ய சட்டசபையின் ஒரு மெம்பர் “பஸ் ரூட்” பெர்மிட்டுகளை சட்டசபை மெம்பர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டும், என்று சட்டசபை விவாதத்தில் சொல்லியிருக்கிறார். அதை நான் படித்தபோது, நமது சட்டசபையிலேயும் அதை தெரிவிக்கவேண்டுமென்ற ஒரு அபிப்பிராயம் எனக்கு ஏற்பட்டது. கனம் அங்கத்தினர் ஸ்ரீ தர்மலிங்கம் சொன்ன பிரகாரம் “பஸ் ரூட்”களில் பஸ் போக்குவரத்தை நடத்துகிறவர்கள் பெரிய முதலாளிகளே. அவர்களுக்குச் சிபாரிசு செய்யக்கூடிய எம்.எல்.ஏ.க்களும் இங்கு இருக்கிறார்கள். அதோடு கூட, “பஸ் ரூட்”களில் பஸ் போக்குவரத்தை நடத்துவதற்கான யோக்கிய தரம்சங்கள் உள்ளவர்களும் இந்த சபையில் இருக்கிறார்கள். இவர்கள் ஏன் இந்த பஸ் போக்குவரத்தை நடத்தக்கூடாதென்று நான் கேட்க விரும்புகிறேன். மேலும், அடுத்த ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சில “பஸ் ரூட்”களைப் புதிதாகத் திறக்கப்போவதாக சர்க்கார் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அப்படியானால் சர்க்கார் புது “பஸ் ரூட்”களில் பஸ் போக்குவரத்திற்கு அனுமதி கொடுக்கப் போகிறார்கள் என்று தெரிகிறது. இப்படிப்பட்ட பஸ் “ரூட்”களில் பஸ் போக்குவரத்தை இங்குள்ள எம்.எல்.ஏ.க்கள் நடத்தினால், பிறகு அந்த ஸ்தாபனங்களை தேசியமயமாக்குவதற்கும் ஒரு சந்தர்ப்பம் இருக்கும். மேலும், சட்டசபை மெம்பர்கள் இவற்றை நடத்தினால், இவர்கள் மற்ற முதலாளிகளுக்கும் ஒரு எடுத்துக்காட்டாக இருப்பார்கள். இவற்றை சட்டசபை மெம்பர்கள் நடத்துவதற்கு அனுமதித்தால், பிறகு அரசாங்கம் விரும்பும்போது இவற்றை தேசியமயமாக்கிவிடலாம். பஸ் முதலாளிகள் யாரும் இந்த சபையில் இல்லை. இங்குள்ளவர்களில் யாராவது பஸ் முதலாளிகளாக இருந்தால் அவர்களிடம் பஸ் போக்குவரத்திலுள்ள குறைகளைச் சொல்லலாம். இங்கே யாரும் பஸ் முதலாளிகளாக இல்லை; மேல் சபையிலும் இல்லை. சட்டசபை மெம்பர்களுக்கு “பஸ் ஸர்வீஸ்” நடத்துவதற்கு லைசென்ஸ் தரப்பட்டு, அந்த பஸ் முதலாளிகள் இங்கே உட்கார்ந்து கொண்டிருப்பார்களானால், அவர்களிடத்தில் நாம் குறைபாடுகளைச் சொல்லலாம். அவர்களும் பொதுஜனங்களுக்கு நன்மை செய்யவேண்டுமென்ற மனப்பான்மையோடு நமது அபிப்பிராயங்களை ஆமோதிப்பார்கள். சட்டசபை மெம்பர்களுக்கு இந்த லைசென்ஸுகளைக் கொடுத்தால், குறிப்பாக தேசிய மயமாக்கும் கொள்கைக்கு இது மிகவும் உதவியாக இருக்குமென்றும் நான் அபிப்பிராயப்படுகிறேன். இப்போதிருக்கும் கொழுத்த முதலாளிகளைக் கீழே தள்ளுவதற்கும் இது

16th March 1956]

[Sri P. G. Manickam]

ஒரு நல்ல வழியாக இருக்கும். இந்தத் தொழிலை நடத்துவதற்குவேண்டிய பொருளாதார வசதியுள்ள மெம்பர்கள் எத்தனையோ பேர் இருக்கிறார்கள். என்போன்றவர்கள் பஸ்வரில் ஏறக்கூடியவர்கள்தான். நாங்கள் பஸ் தொழிலை நடத்த முடியாது. ஆனால் பணக்காரர்களாக இருக்கக்கூடிய எம்.எல்.ஏ.க்கள் முன்வந்து, கவர்ன்மெண்டார் அனுமதி கொடுக்கும் புதிய “பஸ் ரூட்”களில் பஸ் போக்குவரத்தை நடத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

SRI K. T. RAJU: பத்து முதலாளிகள் இருக்கிறார்கள்.

SRI P. G. MANICKAM: மறைமுகமாக இருக்கிறார்கள், நேர்முகமாக (நேரிடையாக) முன்வந்து தொழிலை எடுத்து நடத்தும்படி கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சட்டசபை மெம்பர்களுக்கு, “பஸ் ரூட்” லைசென்ஸுகள் கொடுத்தால் நன்றாக இருக்கும்; நாட்டுக்கும் நன்மை பயக்கும்.

இனிமேல் புதிய “பஸ் ரூட்”களுக்கு லைசென்ஸுகள் கொடுக்கும் போது கிராமப்புறங்களில் ஆரம்பிக்கப்படும் பாதைகளுக்குத்தான் அனேகமாக லைசென்ஸுகள் கொடுக்கவேண்டும். கிராமப்புறங்களில் இப்போது “பஸ் ரூட்”கள் போதிய அளவு இல்லை. ஆகவே கிராமப்புறங்களில் புது “பஸ் ரூட்”களை ஏற்படுத்த லைசென்ஸுகளை கொடுக்கவேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, பஸ்கள் போகும் பாதைகள் ஜில்லா போர்டுகளால் பராமரிக்கப்படுவதாக இருந்தால் அவை சரியாக கண்காணிக்கப்படுவதில்லை; சரியாக “ரிப்பேர்” செய்யப்படுவதில்லை. ஆகையால் பஸ்கள் செல்லும் பாதைகளைப் பராமரிக்கும் பொறுப்பை ஹைவேஸ் இலாகாவே எடுத்துக் கொண்டால் மிகவும் நல்லதாக இருக்குமென்று நான் அபிப்பிராயப்படுகிறேன். ஹைவேஸ் இலாகா எடுத்துக்கொண்டால், அப்போது சர்க்கார் தரப்பில் கவனிக்கப்படுவதாக ஆகிறது. அப்போது இந்த ரோடுகள் நன்றாகக் கவனிக்கப்படும். ஆகவே இந்தப் பொறுப்பை ஹைவேஸ் இலாகாவுக்குக் கொடுப்பதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கவர்ன்மெண்டாரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பஸ்களில் ஏறினால், கண்டக்டர்கள் ஊதும் “விவிலி” சத்தம் பெரிய தொந்தரவாக இருக்கிறது. நான் ரொம்ப காலமாக பஸ்களில் பிரயாணம் செய்துவருகிறேன். பஸ் கண்டக்டர்கள் ஊதும் “விவிலி” சத்தம் பிரயாணிகளின் காத்தை அடைத்துவிடுகிறது. இது பற்றி சபையில் கேள்வி போட்டபோது, கனம் மந்திரி அவர்கள் “டிரைவர் களுக்குக் காதுகள் செவிடாக இருக்கின்றன, ஆகவே பலமாக ‘விவிலி’ ஊதப்படுகிறது” என்று பதில் கூறினார். அதற்காக இப்படி பலமாக ஊதினால் பஸ்வரில் இருக்கும் பிரயாணிகள் காதுகளும் செவிடாகிவிடுமே என்று நான் பயப்படுகிறேன். இப்போது சில பஸ்களில் மணி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது; இப்படிச் செய்திருப்பது பிரயாணிகளுக்கும் சௌகரியமாக இருக்கிறது. எல்லா பஸ்களிலும் மணி வைக்கவேண்டுமென்று உத்தரவுபோட வேண்டுமென்று சர்க்காரைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்த “விவிலி” சத்தம் பெரிய தொந்தரவாக இருக்கிறது. ஒரு தரம் கண்டக்டர் ஊதிய ஊதல் என் காதுக்குள்ளேயே புகுந்துவிட்டது! அவ்வளவு பலமாக ஊதி வேண்டிய அவசியமில்லை என்று நான் நினைக்கிறேன்; டிரைவர் செவிடாக இருந்தால் அவரை வேலையைவிட்டு நீக்கிவிடலாம் என்று நான் சொல்லிக்கொள்கிறேன்; அப்படிப்பட்டவர்களை டிரைவர்களாக வைக்க வேண்டியதில்லை. இந்த விஷயத்தை சர்க்கார் கவனித்து, எல்லா பஸ்களிலும் மணி வைக்க உத்தரவு போடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பஸ்களில் பெண்களுக்கு இடம் ஒதுக்குவதைப்பற்றிச் சொல்ல விரும்புகிறேன். கண்டிப்பாகப் பெண்களுக்கு இடத்தை reserve செய்ய வேண்டும். அவர்கள் உட்கார்ந்தாலும், உட்காராவிட்டாலும், இடத்தை ஒதுக்குவது மிகவும் நல்லது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

[Sri P. G. Manickam]

[16th March 1956]

அடுத்தபடியாக, புதிய “பஸ் ஸ்டாட்”களுக்கு லைசென்ஸ் கொடுக்கும் போது, முன்பு பஸ் “ஸர்வீஸ்” நடத்துவதற்கு அனுமதி கொடுக்கப்பட்டவர்களுக்கே மறுபடியும் கொடுக்கக்கூடாது. பஸ் ஸர்வீஸை நடத்துகிறவர்கள் வியாபாரத்திற்காகத்தான் நடத்துகிறார்கள்; ஏதோ துட்டு வந்தால் சரி என்று தான் நடத்துகிறார்கள். ஆகவே புதிய “பஸ் ஸ்டாட்”களை ஆரம்பிக்கும்போது புதியவர்களுக்கு அனுமதி கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

SRI M. PALANIYANDI : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த பஸ் போக்குவரத்து மானியத்தின் மீது பேசும் காலத்தில், எனக்கு முன்பு பேசிய கனம் நண்பர்களென்னாம் சென்னை நகரத்தில் பஸ் போக்குவரத்து எப்படி நடக்கிறது என்பதைப்பற்றி விரிவாகப் பேசினார்கள். இப்போது ஒரு மாத காலமாக, சென்னை நகரில் பஸ் “ஸ்டேட்ஸ்”களில் இன்ஸ்பெக்டர்களை வைத்து, பஸ்ஸாக்காகத் தடுத்து நிறுத்தும் பிரயாணிகளை வரிசையாக நிறுத்திவைக்கும் ஏற்பாடு மிகவும் வருவேற்க்கத் தக்கதுதான். அது மட்டும் போதாது. பஸ் ஆண்டுகளாக, இங்குள்ள நமது சபை உறுப்பினர்கள் மட்டுமல்ல, தினத்தாள்களும், சென்னை நகரத்திலுள்ள பஸ் பிரயாணிகளும் சென்னை சர்க்கார் நடத்தும் நகர பஸ் போக்குவரத்திலுள்ள குறைகளைப்பற்றி இடித்து இடித்துக் கூறி யிருக்கின்றார்கள். தனிப்பட்டோர் நடத்தும் பஸ் போக்குவரத்தைவிட அரசாங்கத்தார் நடத்தும் பஸ் போக்குவரத்து மோசமாக இருக்கிறதென்று அவர்கள் கூறியிருக்கின்றார்கள். கனம் அங்கத்தினர் ஸ்ரீ கே. டி. ராஜா அவர்கள் சொன்னதுபோல் சர்க்கார் இதை ஒரு சவாலாக ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும். பதினாறு லட்சம் பேர் வசிக்கக்கூடிய சென்னை நகரத்தில் இப்போது சரியான போக்குவரத்து வசதி இல்லை. சென்னை நகரில் டிராம் போக்குவரத்து நின்றபின் பஸ்ஸில் நெருக்கடி மிகவும் அதிகரித்திருக்கிறது. சென்னை நகரில் நடுத்தர மக்கள் பஸ்ஸில் எப்படிப் பிரயாணம் செய்கிறார்கள் என்பதை கனம் மந்திரி அவர்கள் நேரில் பார்த்திருக்கலாம். எப்படி யிருந்தாலும், இந்த விஷயத்தில் ஏதாவது ஒரு முடிவுக்கு வரவேண்டும். இது ஒரு முக்கியமான விஷயம். ஒரு தொழிலை தேசிய மயமாக்கி, அரசாங்கம் நடத்தும்போது மக்கள் ஏனெனம் செய்வதற்கு இடமில்லாதபடி நடத்த வேண்டும்; அரசாங்கம் தொழிலை நடத்தும்விதம் மற்றவர்களுக்கு ஒரு எடுத்துக்காட்டாக இருக்கவேண்டும் என்று, மன்றாடிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். தேசிய மயமாக்கும் கொள்கை வரவேற்கத் தக்கதுதான், ஆனால் தேசிய மயமாக்கப்பட்ட தொழில்களை சர்க்கார் நல்ல முறையில் நடத்த வேண்டும். இங்கு (சென்னை நகரில்) மட்டுமல்ல, மாகாண ரீதியாகவே (மாகாணம் முழுவதும்) பஸ் போக்குவரத்துத் தொழிலை தேசியமயமாக்க வேண்டியது அவசியம். மதுரை, திருச்சி முதலிய நகரங்களில் பஸ் போக்குவரத்தை நடத்துகிறவர்களுக்கு நல்ல வருமானம் வருகிறது. அங்குள்ள இந்தத் தொழில்களை தேசியமயமாக்கினால் நிச்சயமாக சர்க்காருக்கு நல்ல வருமானம் வரும். ஆனால் அவற்றை சர்க்கார் எடுத்து நடத்தினால், பொது மக்களுக்கு மிகவும் வசதியளிக்கக்கூடியவாறு நல்ல முறையில் நடத்தவேண்டும். இன்று பஸ் போக்குவரத்துத் தொழிலை நடத்துகிறவர்களுக்கு நல்ல லாபம் வருகிறது. ஆனால் நாம் அந்தத் தொழிலை நடத்தும்போது, லாபம் சம்பாதிக்க வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு நடத்தக்கூடாது, மக்களின் சௌகரியத்திற்காக நடத்தவேண்டும். வேலையல்லாத திண்டாட்டத்தை ஒழிப்பதற்காக தொழில்களை தேசியமயமாக்குகிறோம். முதலாவதாகப் பொது மக்களின் சௌகரியத்திற்காகவும், இரண்டாவதாக வேலையல்லாதவர்களுக்கு வேலை தேடிக் கொடுப்பதற்காகவும் தான் தொழில்களை தேசியமயமாக்கவேண்டியிருக்கிறது. ஆனால் நாம் லாபம், தேடும் முதலாளிகளைப் போல காரியங்கள் செய்கிறோம்.

நேற்று கனம் மந்திரி அவர்கள் “பஸ் போக்குவரத்து இலாகாவிலுள்ள குமாஸ்தாக்களின் ஸெர்வீஸை இனிமேல் regularize பண்ணப் போகிறோம்” என்று கூறினார்கள். சர்க்கார் இவ்வளவு நாள் ஏன் அவர்கள் ஸெர்வீஸை regularize செய்யாமல் இருந்தார்கள்? நாம் சென்னை நகரப்ஸ் போக்குவரத்துத் தொழிலை தேசிய மயமாக்கி, இத்தனை வருஷங்கள்

16th March 1956]

[Sri M. Palaniyandi]

ஆகிவிட்டபோதிலும், இதுவரையிலும் அவர்கள் லைசென்ஸை ஏன் regularize செய்யவில்லை? இதற்கு முன்பாகவே regularize பண்ணியிருக்கக் கூடாதா என்றுதான் நான் கேட்க விரும்புகிறேன். அவர்களுடைய சம்பளம் எவ்வளவு, அவர்களுடைய வாழ்க்கைத் தரம் எப்படி யிருக்கிறது என்பதையெல்லாம் பரிசீலிக்க வேண்டாமா? தனிப்பட்ட முதலாளிகள் நடத்தும் ஸ்தபனங்களில் தொழிலாளர்களுக்கும் முதலாளிகளுக்கும் தகராறு இருந்தால் தொழிற் தகராறுச் சட்டப்படி தொழில் கோட்டுக்குப் போகிறார்கள். அவர்களுக்குத் தொழில் தகராறுச் சட்டம் இருக்கிறது, தொழில் கோட்டுகள் இருக்கின்றன; நமக்கு ஒன்றுமில்லை. ஏனென்றால் தொழிலை நடத்துகிறவர்கள் அரசாங்கத்தாராக இருக்கிறார்கள். இந்த exemption-கொல்லாம் நமக்கு இருக்கின்றன. இங்குள்ள தொழிலாளர்களுக்குக் குறைகள் இருந்தால் அவற்றைப் போக்குவதற்கும் நாம் முன் வரவேண்டும். அவர்களுடைய சம்பளம் எவ்வளவு, படி எவ்வளவு, அவர்களுடைய வாழ்க்கைத் தரம் எப்படி யிருக்கிறது, என்றெல்லாம் பார்க்க வேண்டாமா? தனிப்பட்ட முதலாளிகள் கொடுக்கின்ற அளவுகூட சம்பளமும் சலுகைகளும் நாம் கொடுக்க வில்லையென்றால் அது மிகவும் கேவலமானது இல்லையா? கனம் மந்திரி அவர்கள் இந்த விஷயத்தைச் கூர்ந்து கவனிக்கவேண்டும். போக்குவரத்து இலாகா கனம் மந்திரி அவர்களிடம் இருக்கிறது. இந்த இலாகாவை கனம் மந்திரி அவர்கள் நன்றாகக் கவனிக்கவேண்டும். இந்த இலாகாவிலுள்ள நடுத்தர குமாஸ்தாக்களின் சலுகைகளைத் தீர்த்து அவர்களுக்கு நல்லது செய்ய வேண்டும். நாம் மற்றவர்களுக்கு ஒரு எடுத்துக்காட்டாக இருப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை கனம் மந்திரி அவர்கள் எடுக்கவேண்டும்.

மூன்றாவது பார்ட்டி இன்ஷூரன்ஸை அரசாங்கமே எடுத்துக்கொள்ள வேண்டியது அவசியம். தோழர் ரத்னம் அவர்கள் பேசும்போது, ஒரு தொழிலாளி லாரியில் அடிப்பட்டதைப் பற்றியும், அவருக்கு நஷ்ட ஈடு இன்னும் கொடுக்கப்படவில்லை யென்றும் குறிப்பிட்டார்கள். சர்க்காரே மோட்டார் இன்ஷூரன்ஸை எடுத்துக்கொண்டிருந்தால் அடிப்பட்டவர்களை ஒருக்கு நிவாரணம் கிடைத்திருக்கும். மூன்றாவது பார்ட்டி இன்ஷூரன்ஸை ஆந்திர அரசாங்கம் கூட தேசியமயமாக்க திட்டமிட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதைப் போல நமது சென்னை அரசாங்கமும் முன்வரவேண்டும். அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டால் நல்ல வருமானம் கிடைப்பதோடு கூட, தெருவிலே போகக்கூடியவர்களுக்கும் தகுந்த பாதுகாப்பு கொடுப்பதற்கு வசதி ஏற்படும். ஆகவே, இப்படிப்பட்ட பண வசதியுள்ள ஒரு ஸ்தாபனத்தை அரசாங்கம் நிச்சயமாக தேசியமயமாக்க முன்வரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

பஸ் போக்குவரத்தை நடத்தும்போது மோட்டார் வாகனங்களுக்கு வேண்டிய சாமான்கள் எவ்வளவுவோ வேண்டியிருக்கின்றன. அவைகளை பெரும்பாலும் வெளிநாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யவேண்டியிருக்கின்றன. அதன் மூலம் நம் நாட்டிலிருந்து ஏராளமான பணம் வெளி நாட்டுக்குப் போக வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே, சிறிய சிறிய சாமான்களை நாமே நமது நாட்டிலே தயாரிப்பதற்கு முற்படவேண்டும். பஸ் “சாஸி” போன்றவைகளைத் தயாரிப்பதில் வேண்டுமானால் அதிக சிரமம் இருக்கலாம். ஆனால், சிறிய சாமான்களைத் தயாரிப்பதற்கு என்ன சிரமம் இருக்க முடியும்? சாஸி போன்றவைகளைத் தயாரிப்பதற்கான கன ரகத் தொழிற் சாஸியுங்கூட நம் நாட்டில் ஏற்படுத்துவேண்டியதுவசியம். இதை நான் ஏன் வற்புறுத்துகிறேன் என்றால், மோட்டார் வாகனங்களுக்கு வேண்டிய பலவிதமான சாமான்களை நாம் வெளிநாட்டிலிருந்து தருவிப்பதால் நம் முடைய பணம் ஏராளமாக வெளி நாட்டுக்குப் போகின்றது. அதைத் தவிர்ப்பதற்கு நாம் ஏதாவது செய்யவேண்டாமா என்றுதான் நமக்குத் தோன்றுகிறது. இம்மாதிரி சாமான்களைத் தயாரிப்பதற்கான தொழிற்சாலைகளை நம் நாட்டிலேயே ஏற்படுத்துவதன்மூலம் நம் நாட்டில் இருக்கும் வேலையில்லாத திண்டாட்டத்தைப் போக்கி, ஏராளமான பேர்களுக்கு வேலை கொடுப்பதற்கும் வாய்ப்பு ஏற்படும். ஆகவே, சென்னை ராஜ்யத்தைப்

[Sri M. Palaniyandi] [16th March 1956]

பெற்றுத்தவரையில் தொழிற்சாலைகளை நிறுவி சிறு சிறு மோட்டார் சாமான்களைத் தயாரிக்கவேண்டும். பெரிய சாமான்களைத் தயாரிக்கக்கூடிய கன இயந்திரத் தொழிற்சாலையை வேண்டுமானால் பிறகு எடுத்துக் கொள்ளலாம். யுத்த காலங்களில் நாம் நமது நாட்டிலேயே சிறிய சிறிய சாமான்களைத் தயாரித்து வந்தோம். ஏனென்றால், அப்பொழுது சாமான்களை வெளி நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்ய முடியாமலிருந்தது. இந்தியாலேயே, அதுவும் சென்னை ராஜ்யத்திலேயே “இந்தியா பிஸ்டன்கள்” என்ற பெயரிலே பிஸ்டன்கள் கடைத்தெடுக்கப்படுவதை நாம் பார்க்கிறோம். அந்தப் பிஸ்டன்கள் மேல் நாடுகளுக்கும் கூட அனுப்பப் படுகின்றன. ஆகவே, இதுபோன்ற சிறு சிறு சாமான்களையாவது உற்பத்தி செய்யத்தக்க தொழிற்சாலையை சென்னை ராஜ்யத்திலே ஆரம்பிக்க முற்படவேண்டும். இப்படிச் செய்வதன் மூலமாக நாட்டில் நிலவிவரும் வேலையில்லாத திண்டாட்டத்தைக் குறைக்கலாம். வெளிநாடுகளுக்குப் போகும் பணத்தையும் தடுத்தி, அந்தப் பணத்தை நம் நாட்டின் அபிவிருத்தித் திட்டங்களுக்குப் பயன்படுத்தலாம். ஆகவே, அரசாங்கத்தார் ஏதோ போக்குவரத்தை நடத்திக்கொண்டு இருக்கிறோம் என்று மட்டும் திருப்தியடைந்துவிடாமல், புதிது புதிதான விஷயங்களில் சிந்தனையைச் செலுத்தி, மோட்டார் வாகனங்களுக்கு வேண்டிய சாமான்களை சென்னை ராஜ்யத்தில் உற்பத்தி செய்வதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்து, நாட்டு மக்களுக்கு நல்ல முறையில் பணியாற்ற வேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொண்டு என்னுடைய வார்த்தையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

THE HON. SRI B. PARAMESWARAN : Mr. Speaker, Sir, during the last Budget session when this subject was discussed, hon. Members who spoke on it were very angry. They were furious but this time, almost all the members who spoke . . .

SRI V. K. KANNAN : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, பஸ் ஆபரேட்டர்களாக இருக்கக்கூடிய அங்கத்தினர்களுக்கு இந்த விவாதத்தில் பேச சந்தர்ப்பம் கொடுத்திருந்தால், பஸ் போக்குவரத்தை நடத்துவதிலுள்ள கஷ்டங்களை எடுத்துச் சொல்லியிருப்பார்கள். அப்படிப்பட்டவர்களுக்குப் பேச சந்தர்ப்பம் கொடுக்காமல் மற்றவர்களுக்குக் கொடுத்ததைப்பற்றி நான் ரொம்ப வருத்தப்படுகிறேன். நான் பேசவேண்டுமென்று இரண்டு மணிக்கு முன்னாலேயே கேட்டுக்கொண்டிருந்ததும் கூட எனக்கு வாய்ப்பு கொடுக்காததைப்பற்றி நான் மிகவும் வருத்தப்படுகிறேன்.

THE HON. SRI B. PARAMESWARAN : But this time, all those who spoke offered some constructive suggestions and appreciated the difficulties and limitations of the Government. There was a helpful attitude in evidence which will certainly go to facilitate the running of the bus services in the State—I mean both in the City and in the mufassal—very successfully. I do not know whether I will be able to cover all the points raised by the Members. I would just scrape through and see how far I will be able to meet them.

The hon. Member, Mr. Kandasami from Tanjore, said that the route indicators in the buses—and some hon. Members also agreed with him—were not properly exhibited. He gave an example, viz., if a bus came from Tindivanam to Madras, the name ‘Madras’ should be indicated. These are all minor suggestions which can be certainly implemented.

Then, Mr. V. K. Ramaswami Mudaliar wanted that route variations should not be permitted but that only new routes should be given. That is the policy of the Government ever since they

16th March 1956] [Sri B. Parameswaran]

divested themselves of their powers under section 64-A of the Motor Vehicles Act. Of course, we took certain powers under that section but we have no powers to grant routes to A or B. We have, of course, powers to direct the Road Transport Authority to open new routes wherever necessary. General instructions have been given to the Road Transport Authorities that, whenever representations were received and they were found to be genuine, new routes might be opened by adopting the usual procedure, provided there was need for it. Some time ago I went to Salem. There is a place called Athimugam and from Athimugam to Berigai, it is a long distance. For seven consecutive years, no permit was given to any operator for plying a service. I found there was need for a service here and ordered that a new route should be opened. It is immaterial who got the permit. Therefore, I agree with hon. Members that more routes should be opened and I assure them that instructions will be issued to the concerned authorities to open more routes. Here, one fact needs mention. It should also be in the interests of the operator. We should not open new routes unnecessarily. There are rules and regulations to be followed and the authorities will be empowered to open new routes only according to these rules.

The same Member said that the High Court passed certain strictures against the Government for ordering variations in respect of a particular operator. Sir, for the last two years, the Government have not received any strictures from the High Court. There were a good number of variations granted to several operators and in all appeals that went up to the High Court against these, the Government's action was upheld. There were one or two isolated cases in which the High Court said that certain things should be done. They were directions to the Government and the respective powers of the Regional Transport Officer, the Collector and the Chairman of the Central Road Traffic Board were defined therein. They were not strictures and I am sorry that the hon. Member used that word. Sir, we have to follow certain principles. If an operator has four buses, he will be given permit for a fifth, but not for some other route than the one for which he has been given permit for four buses. It must be connected with the existing route for which he has a permit; he must have headquarters facilities and so on. If the conditions are favourable and all things are equal, he will be preferred to newcomers. We cannot say that big operators should not be encouraged. We cannot say that small operators alone should be given route permits. We can only define our policy and leave the rest to the Transport authorities to attend to. We, at one time, thought that we could issue instructions to the concerned authorities not to grant permits to such of those operators were owning more than ten buses. This could not be done because if we did it, we would be offending the Constitution. Therefore, we have issued instructions to the authorities that, as far as possible, new operators should be encouraged. And there are some bus owners who are having three or four buses. We cannot ignore their case. So, it is left to the discretion of the Road Transport

[Sri B. Parameswaran] [16th March 1956]

Authority to grant permits either to new operators or to give permits to those who own three or four buses already. The Planning Commission said that 20 buses would be a viable unit but we felt ten was viable. On the representations, however, made by the operators from Malabar and Salem, we have reduced the number to five. Therefore, I do not think there is any partiality with regard to the grant of permits. Of course, as I said non-officials are not consulted in the matter of grant of permits. The Collector, who constitutes the Road Transport Authority, is the sole authority to decide this. I have said, we will give a fair trial to this experiment for six months and if after six months, we receive complaints against this system or we find that it has not worked well, we will review the position and see whether it is possible to associate non-officials with authority. It is not because, we have no trust or confidence in the capacity of non-officials that we have excluded them but because we want to give the new experiment a fair trial.

Sir, Mr. Narayana Kurup wanted that overcrowding in buses should be stopped and that the monopoly of fleet owners should be put an end to. He also wanted that shuttle services should operate in certain places within an area of five miles. All these matters will certainly be considered and suitable action taken.

Sir, Mr. Ratnam said that there was no representation for Harijans in the Transport Department. My predecessor-in-office, Dr. U. Krishna Rao, seemed to have received some representations from the M.L.As. belonging to the Harijan community in this connexion. They were examined by the Government and in 1955, we issued instructions to the Transport Commissioner to give such representation in services as was possible to the Harijans. We also said that the quota reserved for them should be fully made available to them. So far as the City Transport is concerned, here also we have said that the services of Harijans should be secured by exempting them from certain prescribed qualifications.

Sir, the hon. Member Sri Selvaraj suggested that the lorry drivers should be asked to dim the headlights during nights. That matter as I said at the outset is also under the consideration of the Government. Some of the defects in the Act have to be remedied. For this purpose Government propose to bring in a small amending Bill to the Motor Vehicles Act, which I hope will give sufficient authority to the Police authorities to prosecute such of those people as offend the provisions of that Act.

12-40
P.m.

Sir, the hon. Member Sri Balakrishnan said that cloth should be supplied to the drivers and conductors—he suggested this last year also—instead of supplying them ready-made dress. In 1955, we passed orders and according to those orders the drivers and conductors are supplied not uniforms but only cloth and necessary stitching charges. If they had stitched the dress not in proportion to their body, we are not at fault. He also suggested and several hon. Members agreed with that suggestion that special seats should

16th March 1956] [Sri B. Parameswaran]

be reserved for ladies in buses. I think the time has come when the Government should comply with that request of the hon. Members of this House and make arrangements for reserving special seats for ladies. That will be examined.

With regard to the suggestion made by the hon. Member Sri Ratnam about third party insurance, I was not here when the hon. Member made his speech. I will get it from the records and examine whether we have already implemented the suggestion which he has made or examine whether there is necessity or need for implementing his suggestion. I will have it examined.

Hon. Members suggested that shelters should be provided at bus stops. An amount of Rs. 15,000 has been set apart from the amount sanctioned to the Corporation for improvements to roads, etc., in the City and this amount will be spent for putting up shelters at bus stops where the need is felt. Up till now we have put up nearly 31 shelters at 31 bus stops.

The hon. Member Sri P. G. Manickam said the sound of whistle used by conductors should be lessened. I do not know what other arrangement could be made or whether the bell could be a substitute for that. I have not received any such complaint from the travelling public. This is the first time that a member of this Assembly is complaining about this. I will look into that.

The hon. Member Sri Kurup suggested he made this suggestion last year also, that the minimum fare should be reduced from five annas. I did promise him last year that early orders would be passed on this matter. But owing to certain circumstances we could not take up the matter and examine it. Now it is under the active consideration of the Government.

After stabilising our position in the City Transport, I mean after giving a certain amount of satisfaction to the travelling public in the City of Madras we propose either to nationalize the services in municipal limits or if possible and if necessary we may give the running of these services to these municipalities. That has been one of the requests of the Conference of Chairmen of Municipal Councils meeting here every year. There are I know a few municipalities which can run the bus service to augment their resources. At any rate I cannot assure whether we can entrust that work to municipalities now. Only when we find it is not possible for us to run it or when we think the present operators are not running the services properly and satisfactorily, we can think about the question.

With regard to the Madras City Transport there were lots of suggestions made by hon. Members, constructive criticisms of course. After the new Director took over charge, he did make some useful arrangements. There were a number of inspectors working inside the Transport Department. These inspectors were made to

[Sri B. Parameswaran] [16th March 1956]

work as clerks and the checking was very poor. So those people, nearly 32 in number, were asked to come out of the department and they were posted to different routes for the purpose of checking. Not only that. He has divided the entire system into two branches, one beyond Coom and one on the other side of Coom. These two divisions were entrusted to two Traffic Superintendents. Under these Superintendents there are Traffic Managers. Under these Managers there are Inspectors and under the Inspectors there are Checking Inspectors. The system has been very well reorganized now, like that of the Revenue Department in the district, with the Collector at the head, the Revenue Divisional Officer under him, the Tahsildars under the Revenue Divisional Officers and the Revenue Inspectors and others under the Tahsildars. The whole system has been reorganized and now we can pin down the responsibility on a particular individual if there is any break-down or irregularity, or if there is malpractice anywhere. An Inspector is posted for the route from Mylapore to Royapettah. If anything happens within that jurisdiction he cannot evade responsibility for it. He will be found fault with and suitably dealt with. Even inside the Department there was no proper supervision of the vehicles during nights. Therefore we thought as recommended by the Expert Committee, an Engineer should be appointed. Without his permission no vehicle can be taken out. Only when he checks and says it is in perfect condition to move about, the vehicle will go out. If the vehicle stops on the way for major repairs it will be his own fault and we will pin him down with that responsibility. Therefore the posting of an Assistant Engineer in charge of this night service, is really helping the department to run more vehicles without breakdowns.

Some hon. Members suggested and the hon. Member Sri Vinayakam also suggested that particular drivers may be entrusted with particular vehicles. That is being done even now. Only the driver who is running a particular vehicle will be running the same vehicle the next day also. Of course there will be the other man who will be on shift duty. Even in the matter of running the vehicle, the driver will also be responsible for the vehicle. If he does not report to the foreman or the Assistant Engineer about defects in the vehicle, at the time he takes charge of the vehicle, he will be held responsible for defects noticed later. By this arrangement the drivers are made to be more careful now. There has been a complete toning up of the administration under this system. I am quite sure that within a period of six months as I said during question hour when our fleet strength increases, we will be able to render satisfactory service to the public. We are not deterred by the criticisms that are levelled against us. People who can understand the difficulties of the Government will certainly sympathize with the position of the Government. Two years ago the trams stopped suddenly. Members need not go under the impression I am repeating an old story. Practical difficulties there are, and we have to face facts. I do not think any Government can solve the

16th March 1956] [Sri B. Parameswaran]

problem successfully without getting the fleet strength augmented. In the past there were some difficulties in getting vehicles. Now there is no difficulty. The Government of India have got a complete manufacturing programme. We have to adhere to that programme. While adhering to it we have to go in for such vehicles as are in the approved list. The Government of India have selected almost the best types of vehicles in the whole world. They have given us five or six types of vehicles in the approved list. We have got to encourage Indian enterprise also. We have placed orders and now there is a promise that at least a hundred chassis will be supplied within the course of six months. It may take some more time for us to get Leyland vehicles. We have repaired the vehicles already with us. We are going to build up buses in our workshop. Because the building capacity of our workshop is low, we have decided to place orders for the building of buses with reputed firms who will be able to supply at least 8 to 10 buses per month. We want to see that additional buses are put on the road and the arrangements that we have made will certainly help us to put on the road nearly 100 more vehicles gradually within a period of six months. I am sure that with the tuning up of the system and with the introduction of more buses, the Government will be able to give satisfactory service to the public.

12.50
p.m.

I am very happy that hon. Members are very much interested in Transport. Some Members spoke as if it was their own concern. In no other Demand did the Members evince so much interest as they evinced in the Transport Demand. This is so because they feel a kind of joint responsibility with the Government for the efficient running of the transport system. I may assure hon. Members that the Government realize the difficulties that are being experienced by the office-going public and the student population. The question of introducing a flat rate is under the active consideration of the Government and we will be taking a decision very soon. The Government contemplate the running of specials, students' specials and officers' specials, during peak hours. That will help us to solve the peak-hour traffic problem. The Government are determined to see that our transport service gives satisfaction and I do not think we will disappoint the hon. Members of this House. The Government will certainly rise to the occasion and prove that they also are capable of running their bus service at least as satisfactorily as any other operator, if not better. Unlike last year, this year hon. Members made very constructive and useful suggestions and I am thankful to them. I am quite sure that I will be able to implement at least some of them. It is the intention of the Government to be as responsive to public opinion as possible and comply with the sincere requests of the hon. Members of this House. I do not think there is anything else for me to add except to appeal to the movers of the cut motions to withdraw their cut motions and to the House to pass the Demand.

SRI M. DHARMALINGAM : I rise on a point of information. I understand that the Government are in consultation with the Collectors and are seriously considering the selection of certain

[Sri M. Dharmalingam] [16th March 1956]

number of deserving Harijans in the various districts for the grant of bus permits and for the grant of loans to purchase buses with a view to improve the economic position of Harijans. May I know whether it is a fact and if not, what is the opinion of the Minister?

I made a suggestion that one-fourth of the profit earned by the transport service may be given as bonus to the conductors, drivers and inspectors. May I know the opinion of the Minister in this regard?

THE HON. SRI B. PARAMESWARAN : As regards the suggestion, it is neither feasible nor practicable.

As regards bus permits, the Government want that the Harijan community should be raised to the level of the other communities economically. Therefore wherever it is possible, they want to give them some encouragement. But Government cannot go against the rules. While conforming to the rules, they want to see that sufficient encouragement is given. If Harijans form themselves into a co-operative society—their number need not be large—even if a few Harijans form themselves into a co-operative society and put in an application along with others, their application will be considered very very sympathetically and the chances of their getting permits, are not remote. That is all I wish to say.

SRI S. RAMALINGAM : சென்னை நகரத்தின் போக்கு வரத்து முறையில் இருக்கக்கூடிய கஷ்டங்களை நிவர்த்திப்பதற்கான எல்லா நடவடிக்கைகளையும் தன்னால் முடிந்தவரை எடுத்துக்கொள்வதாக கனம் அமைச்சரவர்கள் வாக்குறுதி கொடுத்ததனால் நான் என்னுடைய வேட்டுப் பிரேரணையை உபயஸ் வாங்கிக்கொள்கிறேன்.

The cut motion under Demand VI was, by leave, withdrawn.

MR. SPEAKER : The question is—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 10,51,000 under Demand VI—Motor Vehicle Acts—Administration.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

SRI K. VINAYAKAM : In view of the assurance given by the Hon. Minister in charge of Transport, I beg leave of the House to withdraw my cut motion.

The cut motion under Demand XXXIII was, by leave, withdrawn.

MR. SPEAKER : The question is—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,24,38,200 under Demand XXXIII—Road Transport Schemes—Working expenses.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

SRI A. RATNAM : I beg leave of the House to withdraw my cut motion.

16th March 1956]

The cut motion under Demand XLII was, by leave, withdrawn.

MR. SPEAKER : The question is—

That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,66,89,700 under Demand XLII—Capital Outlay on Road Transport Schemes.

The Demand was put and carried and the Grant was made.

MR. SPEAKER : The House will now adjourn and meet again at 9 a.m. to-morrow.

The House then adjourned.

III.—PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE.

1. Notification issued with G.O. Ms. No. 716, Public (Services), dated 23rd February 1956, amending the Madras Public Service Commission Regulations, 1954, by including within the Commission's purview certain posts in the Madras State Legislature Secretariat Service. [Laid on the table under Article 320 (5) of the Constitution of India.]

2. Notification issued with G.O. Ms. No. 711, Public (Services), dated 23rd February 1956, amending the Madras Public Service Commission Regulations, 1954, by including within the Commission's purview Municipal Engineers, III Grade, in the Madras Municipal Engineering Subordinate Service. [Laid on the table under Article 320 (5) of the Constitution of India.]

3. Notification issued with G.O. Ms. No. 603, Public (Services), dated 16th February 1956, amending the Madras Public Service Commission Regulations, 1954, with regard to change in nomenclature of the posts of Director of Rural Welfare and Deputy Director of Rural Welfare as Joint Development Commissioner and Assistant Development Commissioner respectively. [Laid on the table under Article 320 (5) of the Constitution of India.]